



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 380**

29 Μαρτίου 2002

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 65

ΑΠΟΦΑΣΗ[1] ΑΡΙΘΜ. 210/ΙΙΙ/2002

1) Μη γνωστοποίηση και πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν.703/77, από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, συγκέντρωσης, που συμφωνήθηκε, αφενός από την άνω εταιρεία και αφετέρου από πς εταιρείες ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΓΡΑΜΜΑΙ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΚΟΜΗΤΕΣ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ Ν.Ε., και ΣΕΡΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε. και της μεταξύ τους κοινοπραξίας με την επωνυμία ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ και 2) Μη γνωστοποίηση και πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν. 703/77, από την ελεγχόμενη από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, εταιρεία ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (μετονομασθείσα ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε., από 5.7.2001), το χρονικό διάστημα 3.3.99 μέχρι 31.12.99, είκοσι (20) συγκεντρώσεων στον κλάδο της ακτοπλοΐας».

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα 611 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης την 29η Ιουνίου 2001, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.30 π.μ. με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτρης Τζουγανάτος.

Μέλη: Ηλίας Βλάσσης,

Νικόλαος Καραμητσάνης, κωλυομένου του τακτικού Θεόδωρου Δεληγιαννάκη,

Δημόκριτος Άμαλλος, κωλυομένου του τακτικού Παναγιώτη Μαντζουράνη,

Αντώνιος Μέγγουλης, κωλυομένου του τακτικού Κωνσταντίνου Ηλιόπουλου,Λεωνίδας Νικολούζος,

Ιωάννης Κατσουλάκος,

Χαρίσιος Ταγαράς και

Νικόλαος Βέττας.

Γραμματέας: Αικατερίνη Τριβέλη, κωλυόμενης της τακτικής Αλεξάνδρας Μαρίας Ταραμπίκου

Θέματα της Συνεδρίασης ήταν: 1) η υπόθεση με αριθ.πρωτ.1461/29.5.2001 Εισήγησης της Γραμματείας η οποία αφορά: i) τη μη γνωστοποίηση και ii) την πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν.703/77, από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, συγκέντρωσης, που συμφωνήθηκε, αφενός από την άνω εταιρεία και αφετέρου από τις εταιρείες ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΓΡΑΜΜΑΙ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΚΟΜΗΤΕΣ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ Ν.Ε., και ΣΕΡΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε. και της μεταξύ τους κοινοπραξίας με την επωνυμία ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ και 2) η υπόθεση με αριθμ. πρωτ.1518/5.6.2001 Εισήγησης της Γραμματείας η οποία αφορά: i) τη μη γνωστοποίηση και ii) την πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν. 703/77, από την ελεγχόμενη από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, εταιρεία ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (μετονομασθείσα ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε., από 5.7.2001), το χρονικό διάστημα 3.3.99 μέχρι 31.12.99, είκοσι (20) συγκεντρώσεων στον κλάδο της Ακτοπλοΐας.

Η συζήτηση της υπόθεσης συνεχίστηκε την 12η Ιουλίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9:00 και ολοκληρώθηκε την 21η Σεπτεμβρίου 2001. Όλες οι συνεδριάσεις έλαβαν χώρα στην αίθουσα 611 του κτιρίου της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν: α) η εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Αντωνίου Αντάπαση, Γεωργίου Αλμπουρά, Γαρυφαλιάς Αθανασίου και Πάρι Ασανάκη και β) η εταιρεία ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (πρώην ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε.) δια των πληρεξουσίων δικηγόρων της Ιωάννη Σχινά, Αβρακόμης Καρλαύτη, Κλεοπάτρας Αγγελίδη και Στυλιανού Παπανδρεόπουλου.

---

1. Από την παρούσα απόφαση έχουν παραληφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ.7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 361/Β'/4.4.2001), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραληφθεί υπάρχει η ένδειξη (...). Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλήφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Στην συνεδρίαση της 29.6.2001 δεν παρέστη λόγω κωλύματος ο πληρεξούσιος δικηγόρος Αντώνιος Αντάπασης.

Στην αρχή της συνεδρίασης το λόγο έλαβε η Γενική Εισηγήτρια, Σοφία Καμπερίδου, η οποία ανέπτυξε τις ανωτέρω γραπτές Εισηγήσεις της Γραμματείας και πρότεινε τα παρακάτω:

1) Για τις παραβάσεις που αναφέρονται στην με αριθ.πρωτ.1461/29.5.2001 Εισήγηση:

α) να μην διαταχθεί, βάσει της παρ. 6 του άρθρου 4δ του Ν.703/77, όπως ισχύει, η λήψη μέτρων, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 4ε παρ. 4 του νόμου και

β) να επιβληθεί στην υπόχρεη προς γνωστοποίηση της συγκέντρωσης εταιρεία με την επωνυμία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ: (i) πρόστιμο ύψους 1,5% του συνολικού κύκλου εργασιών, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 4στ του Ν. 703/77, όπως ισχύει σήμερα, για παράβαση του άρθρου 4β παρ. 1 του νόμου, ως ίσχυε κατά τη σύναψη της συμφωνίας (Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας) συγκέντρωσης και (ii) πρόστιμο ύψους 2% του συνολικού κύκλου εργασιών, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 4στ του Ν. 703/77, όπως ισχύει σήμερα, για παράβαση του άρθρου 4ε παρ.1 του νόμου, ως ίσχυε κατά τη σύναψη της προαναφερθείσας συμφωνίας συγκέντρωσης.

2) Για τις παραβάσεις που αναφέρονται στην με αριθ.πρωτ. 1518/5.6.2001 Εισήγηση την επιβολή αλληλεγγύως και εις ολόκληρον στις εταιρείες ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. και την ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ:

α) προστίμου ύψους 1.000.000.000 δρχ. (2.934.702,87 Ευρώ) για τη μη γνωστοποίηση των 20 προαναφερομένων συγκεντρώσεων επιχειρήσεων και

β) προστίμου ύψους 1.500.000.000 δρχ. (4.402.054,30 Ευρώ) για την πρόωρη πραγματοποίηση των ανωτέρω συγκεντρώσεων.

3) Για την άρση του περιορισμού του ανταγωνισμού που απορρέει από την πραγματοποίηση ορισμένων εκ των 20 συγκεντρώσεων που αναφέρονται στην με αριθ.πρωτ. 1518/5.6.2001 Εισήγηση, η Γραμματεία επιφυλάσσεται να προτείνει με νεότερη εισήγησή της τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν, προκειμένου η Επιτροπή Ανταγωνισμού να εκδώσει απόφαση σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 4ε του νόμου.

Κατόπιν έλαβαν το λόγο οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των παρισταμένων εταιρειών, ανέπτυξαν τις θέσεις αυτών, απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Επιτροπής και ζήτησαν: α) η εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ την απόρριψη των Εισηγήσεων της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού στο μέτρο που αφορά την παράβαση των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1. και επικουρικά να απορριφθεί η εισήγηση της Γραμματείας στο μέτρο που αφορά την επιβολή προστίμου ή τουλάχιστον να μειωθεί στο προσήκον μέτρο, και β) η εταιρεία ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (μετονομασθείσα ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε., από 5.7.2001) την απόρριψη της δεύτερης Εισηγήσεως της Γραμματείας εν τω συνόλω της, άλλως την απόρριψη της πρότασής της για την επιβολή προστίμου, άλλως να αναχθεί το πρόστιμο στο προσήκον μέτρο, ήτοι στο ποσό των 10.000.000 δρχ., αναφερόμενες αμφότερες και στα υπομνήματα που θα προσκομίσουν. Επίσης, οι παριστάμενες εταιρείες ζήτησαν από την Επιτροπή την εξέταση μαρτύρων για τη θεμελίωση των ισχυρισμών τους, η δε Επιτροπή, αποδεχόμενη το κοινό αίτημα εξέτασε μάρτυρες κατόπιν υποδείξεως των ενδιαφερομένων μερών καθώς και αυτούς που είχαν νομίμως κλητευθεί, κατόπιν εντολής του Προέδρου της Ε.Α. ή απόφασης της Ολομέλειας της Ε.Α., σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 3 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΚΥΑ 963/30.3.2001, ΦΕΚ 361/Β/4.4.2001). Κατά τη συζήτηση, εξετάσθηκαν κατά σειρά, οι μάρτυρες: 1) Ευαγγελία Καραμολέγκου, εκπρόσωπος της ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ AEGINA LINES με απόφαση της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού ως ανωτέρω, 2) Εμμανουήλ Κουκούλης, Πρόεδρος του ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ με απόφαση της Ολομέλειας της Επιτροπής ως ανωτέρω, 3) Τριαντάφυλλος Παπαγεωργίου του Νικολάου, Διευθυντής της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, 4) Μιχαήλ Νταλάκος του Λεωνίδα, Δικηγόρος, 5) Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η Αντιπλοίαρχος (Τ) Λιμενικού Σώματος, Ελένη Μπασδάνη, Τμηματάρχης ΥΕΝ/ΔΘΣ, Γ' Τμήματος, και ο Πλωτάρχης Λιμενικού Σώματος, Αθανάσιος Χονδρονάσιος, Τμηματάρχης ΥΕΝ/ΔΘΣ Α' Τμήματος, κατόπιν εντολής του Προέδρου της Ε.Α. ως ανωτέρω, 6) Γεώργιος Βασιλοκωσταντάκης του Κωνσταντίνου, Οικονομικός Διευθυντής της εταιρείας ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και 9) Πυθαγόρας Νάγος του Σπυρίδωνα, Εμπορικός Διευθυντής της εταιρείας ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε.

Οι εταιρείες ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε. και ΕΥΒΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε. αν και είχαν κλητευθεί νομίμως και εμπροθέσμως, με απόφαση της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού ως ανωτέρω, δεν προσήλθαν για να καταθέσουν την 21η Σεπτεμβρίου 2001.

Στην Ευαγγελία Καραμολέγκου δόθηκε προθεσμία έως τις 28 Σεπτεμβρίου 2001 για να καταθέσει τα στοιχεία που ανέφερε στην κατάθεσή της και στις εταιρείες ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. προθεσμία μέχρι την 15η Οκτωβρίου 2001 για να προσκομίσουν τα υπομνήματά τους.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε Διάσκεψη την 20η Δεκεμβρίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, στην ίδια ως άνω αίθουσα 611, την οποία συνέχισε την 28η Δεκεμβρίου 2001, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11:30 και την 3η Ιανουαρίου 2002, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30 και ολοκλήρωσε την 17η Ιανουαρίου 2002, ημέρα Πέμπτη (ώρα έναρξης 10:30). Η Επιτροπή Ανταγωνισμού κατά την διάσκεψη επί της υποθέσεως, αφού έλαβε υπ' όψη της τα έγγραφα του φακέλου, τις ανωτέρω Εισηγήσεις της Γραμματείας, τις απόψεις που διετύπωσαν, εγγράφως και προφορικώς, τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη συζήτηση της υπόθεσης και τα υπομνήματα τα οποία υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία, σκέφθηκε ως εξής:

1.α. Εισάγονται προς συζήτηση και εκδίκαση: 1) η υπόθεση με αριθ. πρωτ.1461/29.5.2001 Εισήγησης και θέμα: i) τη μη γνωστοποίηση και ii) την πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν.703/77, από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, συγκέντρωσης, που συμφωνήθηκε, αφενός από την άνω εταιρεία και αφε-

τέρου από τις εταιρείες ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΓΡΑΜΜΑΙ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΚΟΜΗΤΕΣ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ Ν.Ε., και ΣΕΡΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε. και της μεταξύ τους κοινοπραξίας με την επωνυμία ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ και 2) η υπόθεση με αριθμ. πρωτ.1518/5.6.2001 Εισήγησης και θέμα: i) τη μη γνωστοποίηση και ii) την πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν.703/77, από την ελεγχόμενη από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, εταιρεία ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (μετονομασθείσα ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε., από 5.7.2001), το χρονικό διάστημα 3.3.99 μέχρι 31.12.99, είκοσι (20) συγκεντρώσεων στον κλάδο της Ακτοπλοΐας.

β. Κατά το άρθρο 15 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η Επιτροπή μπορεί να διατάξει τη συνεκδίκαση υποθέσεων που εκκρεμούν ενώπιόν της ή το χωρισμό υποθέσεων που εισάγονται για συνεκδίκαση. Με την ως άνω διάταξη, η ρύθμιση της οποίας έχει σκοπό, εκτός των άλλων, τη διευκόλυνση και επιτάχυνση της εκδίκασης των εκκρεμών ενώπιον της Επιτροπής υποθέσεων, παρέχεται η ευχέρεια σ' αυτή (Επιτροπή) να διατάξει αυτεπαγγέλτως ή μετά από αίτηση κάποιου από τα ενδιαφερόμενα μέρη, τη συνεκδίκαση περισσοτέρων εκκρεμών υποθέσεων, μεταξύ των ίδιων ή διαφόρων ενδιαφερομένων μερών, εφόσον υπάρχει, κατά την κρίση της Επιτροπής, μεταξύ των εκκρεμών προς συζήτηση υποθέσεων, πρόδηλη συνάφεια και επιτυγχάνεται η προαγωγή της ουσιαστικής δικαιοσύνης.

γ. Λόγω της υπάρχουσας, κατά την κρίση της Επιτροπής, πρόδηλης μεταξύ τους συνάφειας, οι εισαγόμενες προς συζήτηση ως άνω υποθέσεις, πρέπει να συνεκδικασθούν.

2. Κατόπιν αυτεπάγγελτης έρευνας της Γραμματείας κατά το άρθρο 26 του Ν.703/77, για τη διαπίστωση τυχόν παραβάσεων από τις εταιρείες ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (εφεξής ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε.) και (πρώην) ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. με διακριτικό τίτλο «MFD» (νυν «HFD» ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. - εφεξής MFD) των διατάξεων περί προληπτικού ελέγχου συγκεντρώσεων του Ν.703/77 στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας την τριετία 1998-2000, προέκυψαν τα ακόλουθα:

Ι. ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. (ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ 3.12.1998)

Στα τέλη 1998, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. συνήψε συμφωνία με τις εταιρείες: α) ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΓΡΑΜΜΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, β) ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΚΟΜΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, γ) ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, δ) ΣΕΡΕΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και ε) ΣΕΡΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε., όλες συμφερόντων Π. Λιβανού (εφεξής «ΣΕΡΕΣ» και τα πλοία τους «ΠΛΟΙΑ ΣΕΡΕΣ»), με σκοπό τη συγχώνευση των δραστηριοτήτων της θυγατρικής της εταιρείας MINOAN LINES HIGH-SPEED FERRIES N.E. πλοιοκτήτριας επιβατηγών πλοίων (εφεξής MLHF), με τις δραστηριότητες των 5 προαναφερομένων εταιρειών σε έναν νέο επιχειρηματικό φορέα, στο κεφάλαιο του οποίου, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. θα μετείχε με ποσοστό 70% και η ΣΕΡΕΣ με το υπόλοιπο 30%. Ειδικότερα:

1. Στις 3.12.1998 και σ' εφαρμογή των όσων είχαν προφορικά συμφωνηθεί από 27.11.1998 μεταξύ των Κωνσταντίνου Κληρονόμου και Παντελή Σφηνιά για τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και Παναγιώτη Λιβανού για τη ΣΕΡΕΣ, υπεγράφη μεταξύ αφενός της ΣΕΡΕΣ και της μεταξύ των εταιρειών ΣΕΡΕΣ υφιστάμενης κοινοπραξίας με την επωνυμία ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ (εφεξής η «Κοινοπραξία») και αφετέρου των εταιρειών ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και MLHF (για συντομία στη παρούσα ενότητα αναφερόμενες από κοινού ως «ΜΙΝΟΑΝ» και τα πλοία της δεύτερης «ΠΛΟΙΑ ΜΙΝΟΑΝ») Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας στο οποίο, μεταξύ άλλων, συμφωνήθηκαν:

α) Να συμμετάσχουν σε ένα «Νέο Επιχειρηματικό Φορέα», είτε χρησιμοποιώντας την MLHF, είτε ιδρύοντας νέα ανώνυμη ή ναυτική εταιρεία, με στόχο τη δημιουργία μίας ισχυρής ακτοπλοϊκής επιχείρησης στον χώρο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και μελλοντικά στο διεθνή χώρο. Στο σχήμα αυτό η ΜΙΝΟΑΝ θα μετέχει με ποσοστό 70% του μετοχικού κεφαλαίου (μ.κ.) και η ΣΕΡΕΣ με 30% (άρθρα 1.2 και 2).

β) Οποιοδήποτε σχήμα κι αν επιλεγεί, η ΣΕΡΕΣ να εισφέρει τα ΠΛΟΙΑ ΣΕΡΕΣ και τα εν γένει πάγιά της και να λάβει αντίστοιχες μετοχές. Σε περίπτωση δε που αποφασισθεί η ίδρυση νέας εταιρείας, η MLHF να εισφέρει τα ΠΛΟΙΑ ΜΙΝΟΑΝ και να λάβει αντίστοιχες μετοχές. Αν δεν ιδρυθεί νέα εταιρεία, η MLHF να διατηρήσει την κυριότητα των πλοίων της και να ρυθμιστούν τα ποσοστά συμμετοχής κατά το λόγο ΜΙΝΟΑΝ 70% και ΣΕΡΕΣ 30% (άρθρο 2.1.).

γ) Η ΣΕΡΕΣ και η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. να συμμετάσχουν, με καταβολή μετρητών, στο κεφάλαιο του «Νέου Επιχειρηματικού Φορέα» με 3 και 7 εκ. δολ. αντίστοιχα (άρθρο 2.4.). Η ΣΕΡΕΣ, μετά την εισφορά των ΠΛΟΙΩΝ ΣΕΡΕΣ, την πληρωμή προς αυτήν από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. ποσού 15,4 εκ. δολ. με μεταβίβαση σ' αυτή μετοχών του «Νέου Επιχειρηματικού Φορέα», ίσης ονομαστικής αξίας και τη συμμετοχή της στο μ.κ. με 3 εκ. δολ., να μετέχει με ποσοστό 30% (άρθρα 2.2. και 2.3.) και η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., μετά τη συμμετοχή της στο μ.κ. με 7 εκ. δολ., την εισφορά των ΠΛΟΙΩΝ ΜΙΝΟΑΝ στο «Νέο Επιχειρηματικό Φορέα» ή την παραμονή τους στην MLHF και την αγορά των μετοχών από τις ΣΕΡΕΣ, αντί του ποσού των 15,4 εκ. δολ., να μετέχει με ποσοστό 70% (άρθρο 2.4.1.).

δ) Η ΣΕΡΕΣ και η ΜΙΝΟΑΝ να προβούν σε όλες τις απαραίτητες νομικές και άλλες ενέργειες (άρθρο 2.5.) και να λάβουν τις απαραίτητες άδειες και εγκρίσεις που αφορούν την κάθε μία από αυτές, από τις αρμόδιες αρχές, να συνεργασθούν δε, όπου απαιτείται, για να ληφθούν από κοινού άδειες και εγκρίσεις (άρθρο 2.6.).

ε) Ο «Νέος Επιχειρηματικός Φορέας» θα φέρει την επωνυμία «MINOAN FLYING DOLPHINS» και θα διοικείται από 9μελές Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.). Στο πρώτο Δ.Σ. η ΣΕΡΕΣ θα διορίσει 4 μέλη και μεταξύ αυτών έναν Αντιπρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και η ΜΙΝΟΑΝ 5 μέλη και μεταξύ αυτών τον Πρόεδρο, έναν Αντιπρόεδρο και έναν Εντεταλμένο Σύμβουλο (άρθρο 2.7.).

στ) Η ΣΕΡΕΣ και η ΜΙΝΟΑΝ υποχρεούνται να μην αναπτύξουν δραστηριότητα πανομοιότυπη με αυτή του «Νέου Επιχειρηματικού Φορέα» στον γεωγραφικό χώρο που ήδη δραστηριοποιούνται τα ΠΛΟΙΑ ΣΕΡΕΣ και τα ΠΛΟΙΑ ΜΙΝΟΑΝ (άρθρο 2.12.).

ζ) Στο «Νέο Επιχειρηματικό Φορέα» θα μεταβιβασθούν όλες οι άδειες σκοπιμότητας των ΠΛΟΙΩΝ ΣΕΡΕΣ και των ΠΛΟΙΩΝ ΜΙΝΟΑΝ (άρθρο 2.14.).

η) Η συμφωνία θα υλοποιηθεί πλήρως, το αργότερο έως 31.1.1999 (άρθρο 6). Οι εκ της συμφωνίας απορρέουσες υποχρεώσεις είναι νόμιμες, έγκυρες, δεσμευτικές και εκτελεστές εναντίον εκατέρου των συμβαλλομένων μερών, κατά τους αναφερομένους στη συμφωνία όρους (αρθρο 7). Οι διατάξεις της συμφωνίας και όλα τα έγγραφα που ήθελαν υπογραφεί σε σχέση και προς ολοκλήρωση αυτής, συνιστούν την πλήρη συμφωνία (άρθρο 10).

2.α. Για την υλοποίηση της ανωτέρω συμφωνίας επιλέχθηκε τελικά η λύση της εξαγοράς από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. του 70% του μ.κ. της προϋπάρχουσας εταιρείας ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε. (εφεξής ΣΕΡΕΣ Α.Ε.) συμφερόντων επίσης Π. Λιβανού. Για το σκοπό αυτό υπεγράφησαν (30.12.1998) τρεις Συμβάσεις Πώλησης Μετοχών, i) μεταξύ του Β. Σακελλαρίδη και της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. για τη μεταβίβαση από τον πρώτο στη δεύτερη 200 ανωνύμων μετοχών της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., ii) μεταξύ του Δ. Τσάκου και της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. για τη μεταβίβαση από τον πρώτο στη δεύτερη 500 ανωνύμων μετοχών της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., και iii) μεταξύ της εδρεύουσας στο Λουξεμβούργο εταιρείας PROSPERINVEST HOLDING S.A. (εφεξής PROSPERINVEST), συμφερόντων Π. Λιβανού και αφετέρου των Ν.Βικάτου και Β. Σακελλαρίδη για τη μεταβίβαση στην πρώτη 250 και 50 ανωνύμων μετοχών αντίστοιχα, της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., με αποτέλεσμα την απόκτηση από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. του 70% του μ.κ. και ως εκ τούτου, του αποκλειστικού ελέγχου της ΣΕΡΕΣ Α.Ε.

β. Πριν και μετά την υπογραφή των ανωτέρω συμβάσεων αγοραπωλησίας των μετοχών της ΣΕΡΕΣ Α.Ε. και κατά το χρονικό διάστημα από 17.12.1998 μέχρι 15.2.1999 πραγματοποιήθηκαν τα κάτωθι:

(i) Λόγω του ότι, στις άδειες σκοπιμότητας 8 (εκ των 32) πλοίων της Κοινοπραξίας υπήρχε όρος, σύμφωνα με τον οποίο απαγορευόταν οποιαδήποτε συμφωνία μεταβολής των ποσοστών κυριότητας των πλοίων και των μετόχων της πλοιοκτήτριας χωρίς προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, οι πλοιοκτήτριες αυτών εταιρείες, προκειμένου να τα μεταβιβάσουν στο «Νέο Επιχειρηματικό Φορέα», κατά τα συμφωνηθέντα, υπέβαλαν σχετικές από 17.12.1998 αιτήσεις προς την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), για την έγκριση της μεταβίβασης των πλοίων τους στη μη υφιστάμενη τότε εταιρεία «ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ε.». Η σχετική έγκριση χορηγήθηκε στις 9.2.1999.

(ii) Στην Έκτακτη Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.) της 23.12.1998, των παλαιών μετόχων της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., αποφασίσθηκε να τροποποιηθεί ο καταστατικός της σκοπός, ο οποίος συνίστατο, μεταξύ άλλων, στην εκπροσώπηση εμπορικών πλοίων στην Ελλάδα, στην αγορά, πώληση, ναυπήγηση, μίσθωση, ναύλωση πλοίων, καθώς και στην πάσης φύσεως εκμετάλλευση πλοίων για λογαριασμό της ή για λογαριασμό τρίτων, σε πρακτοριακές εργασίες κλπ., σε «αμιγώς ναυτιλιακό και να συνίσταται αποκλειστικά στην αγορά, μίσθωση ή ναυπήγηση πλοίων και την εκμετάλλευσή τους για τη μεταφορά δια θαλάσσης προσώπων, οχημάτων και πραγμάτων». Η εν λόγω τροποποίηση καταχωρήθηκε στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών (Μ.Α.Ε.) στις 30.12.1998.

(iii) Στις 30.12.1998 (ημερομηνία υπογραφής των προαναφερομένων - υπό στοιχεία 2α - τριών συμβάσεων), σε Έκτακτη Γ.Σ. των νέων μετόχων της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., αποφασίσθηκε η αύξηση του μ.κ. της εταιρείας από 10.000.000 δρχ. σε 3.010.000.000 δρχ., η οποία καλύφθηκε από τους μετόχους της, ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και PROSPERINVEST, κατά το ποσοστό της συμμετοχής τους (70% και 30% αντίστοιχα) και καταχωρήθηκε στο Μ.Α.Ε. αυθημερόν (30.12.1998).

(iv) Στην Έκτακτη Γ.Σ. της 20.1.1999 των μετόχων της ΣΕΡΕΣ Α.Ε. αποφασίσθηκε νέα τροποποίηση του καταστατικού της, με την οποία, η εταιρεία μετονομάσθηκε σε ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και στη μεταγενέστερη Έκτακτη Γ.Σ. της 9.2.1999 προστέθηκε, μεταξύ άλλων, ο διακριτικός τίτλος «C&M», η διάρκειά της ορίσθηκε σε 50 έτη, ο δε αριθμός των μελών του Δ.Σ. ορίστηκε από πέντε (5) έως εννέα (9). (Ο διακριτικός τίτλος της εταιρείας τροποποιήθηκε σε «MFD» το Νοέμβριο 1999 και από 5.7.2001 η εταιρεία μετονομάσθηκε σε ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. με διακριτικό τίτλο «HFD»).

(v) Το νέο Δ.Σ. της εταιρείας εκλέχθηκε στην Έκτακτη Γ.Σ. της 15.2.1999, συγκροτήθηκε σε σώμα αυθημερόν και κατ' εφαρμογή της (από 3.12.1998) Συμφωνίας διορίσθηκαν πέντε μέλη από την ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. (Κ. Κληρονόμος, Πρόεδρος, Π. Σφηνιάς, Αντιπρόεδρος, Θ. Κουμαντάκης, Εμ. Κουλεντάκης, Π. Κασαπάκης, Μέλη) και τέσσερα Μέλη από τις εταιρείες της Κοινοπραξίας (Π. Λιβανός, Αντιπρόεδρος, Ν.Βικάτος, Διευθύνων Σύμβουλος, Γ. Μακρυνιώτης, Κ. Ρέγκος, μέλη). Την εταιρεία δέσμευαν ενεργώντας ανά δύο από κοινού οι Κ. Κληρονόμος, Π. Σφηνιάς, Εμ. Κουλεντάκης και Ν.Βικάτος.

γ. Με το από 29.1.1999 κοινό έγγραφό τους, οι ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και ΣΕΡΕΣ Α.Ε. γνωστοποίησαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, με τη διαδικασία του άρθρου 4α του Ν.703/77 (προ της τροποποίησής του με το άρθρο 9 παρ.1 και 2 του Ν.2741/99 και την εν τέλει κατάργησή του με το άρθρο 1 παρ. 3 του Ν.2837/2000), τα προαναφερθέντα τρία (από 30.12.1998) ιδιωτικά Συμφωνητικά Πώλησης Μετοχών, ενώ την ίδια ημερομηνία υπέγραψαν και προσκόμισαν και τροποποιητικές Συμβάσεις Πώλησης Μετοχών των δύο πρώτων συμφωνητικών, για παράταση της πίστωσης χρόνου καταβολής του τιμήματος (που ήταν ίσης αξίας με την ονομαστική αξία των μεταβιβαζομένων μετοχών) μέχρι 28.2.1999, με τη μνεία ότι αντίγραφα αυτών και των από 30.12.1998 Συμβάσεων, θα υποβληθούν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Στην εν λόγω γνωστοποίηση γινόταν αναφορά στην εξαγορά επιχείρησης που δραστηριοποιείτο κυρίως στην πρακτόρευση πλοίων.

3. Στη συνέχεια και σ' εφαρμογή του από 3.12.1998 Μνημονίου Πλαισίου Συμφωνίας, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

α) Στις 26.2.1999 υπεγράφησαν πέντε Μνημόνια Συμφωνιών (Memoranda of Agreement-εφεξής Μ.Ο.Α) μεταξύ αφενός της MFD και αφετέρου των πέντε εταιρειών της Κοινοπραξίας για την αγορά από την MFD 31 ταχύπλοων επιβατηγών (Ε/Γ) πλοίων και ενός πλωτού γερανού, που κατείχαν οι πέντε πλοιοκτήτριες εταιρείες. Την ίδια ημερομηνία υπεγράφησαν μεταξύ των παραπάνω εταιρειών και τα αντίστοιχα Πωλητήρια Έγγραφα (Bills of Sale) των πλοίων.

β) Στις 26.2.1999 υπεγράφη και έκτο Μ.Ο.Α., μεταξύ αφενός της MFD και αφετέρου της MLHF, για την αγορά από την πρώτη των δύο πλοίων που διέθετε η τελευταία.

γ) Στην από 2.3.1999 Έκτακτη Γ.Σ. των μετόχων της MFD αποφασίσθηκε νέα αύξηση του μ.κ. της κατά 12.180.000.000 δρχ. με καταβολή μετρητών. Στην αύξηση συμμετείχαν κατά 36,66% η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., κατά 30%

η PROSPERINVEST και κατά το υπόλοιπο 33,34% οι μέτοχοι της MLHF. Μετά την αύξηση το μ.κ. της MFD ανήλθε σε 15.190.000.000 δρχ., το ποσοστό της ΜΙΝΩΪΚΕΣ μειώθηκε σε 58,6%, της PROSPERINVEST παρέμεινε 30%, ενώ οι μέτοχοι της MLHF έλαβαν το υπόλοιπο 11,4%.

δ) Η αγορά των παραπάνω πλοίων καλύφθηκε από την προαναφερθείσα αύξηση του μ.κ. της εταιρείας και από κοινοπρακτικό δάνειο.

ε) Τέλος, στις 2.3.1999 καταχωρήθηκε στο οικεία Νηολόγια των προαναφερθέντων πλοίων η πράξη μεταβίβασης της κυριότητας αυτών στο όνομα της MFD και έτσι ολοκληρώθηκε και τυπικά η αγοραπωλησία τους, ενώ υλοποιήθηκε πλήρως το προαναφερθέν Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας, που προέβλεπε τη μεταβίβαση των πλοίων των εταιρειών της Κοινοπραξίας και της MLHF σε ένα νέο εταιρικό σχήμα, που δημιουργήθηκε με την εξαγορά της ΣΕΡΕΣ Α.Ε. (και ήδη MFD).

4. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω ενεργειών, ο «Νέος Επιχειρηματικός Φορέας» ή MFD, στις 2.3.1999, απέκτησε: α) 32 ταχύπλοα, εκ των οποίων 3 νέας τεχνολογίας τύπου Catamaran (το ένα και οχηματαγωγό), 3 υδροπτέρυγα (Υ/Γ) Mega Dolphins και 26 Υ/Γ Flying Dolphins (επιβατηγά), β) 1 επιβατηγό-οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ) κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοίο και γ) 1 πλωτό γερανό. Τα εν λόγω πλοία ήταν δρομολογημένα στις ακτοπλοϊκές γραμμές: i) Πειραιά/Μαρίνας Ζέας - Αργοσαρωνικού - λιμένων Αν. Πελοποννήσου, ii) Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης, iii) Πειραιά - Δυτικών Κυκλάδων, iv) Δυτικών - Ανατολικών Κυκλάδων (ενδοκυκλαδικά) και v) Πειραιά - Ανατολικών Κυκλάδων.

5. Οι πράξεις που έλαβαν χώρα σε εκτέλεση του από 3.12.1998 Μνημονίου συνιστούν συγκέντρωση επιχειρήσεων, εμπίπτουσα στο πεδίο εφαρμογής του Ν.703/77, σύμφωνα με όσα παρακάτω υπό στοιχεία VIII Α εκτίθενται, η οποία ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις.

ΙΙ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΕΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΚΗ (3.12. 98) ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

Α.1. Η εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. ιδρύθηκε το 1972, έχει έδρα το Δήμο Ηρακλείου Κρήτης και δραστηριοποιείται κυρίως στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας σε γραμμές του εσωτερικού και του εξωτερικού. Μέσω συνδεδεμένων επιχειρήσεων (Α.Ν.Ε. ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ, FORTHNET Α.Ε., AEGEAN Α.Ε. (AIR GREECE) κ.α.) ασκεί δραστηριότητες στις μεταφορές, στον τουρισμό, στις τηλεπικοινωνίες και στις τηλεματικές εφαρμογές υψηλής τεχνολογίας. Είναι εταιρεία πολυμετοχικής βάσης, εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.) από τον Απρίλιο 1998. Στις 16.5.1999 διέθετε 33.622 μετόχους, ποσοστό 90,6% των οποίων κατείχε από 1 έως 1000 μετοχές και το 17,91% του μ.κ. της, ενώ τα μέλη του δωδεκαμελούς Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) της και τα διευθυντικά στελέχη της κατείχαν συνολικά μόνο το 1,1% αυτού.

2. Μέχρι τον Αύγουστο 1999 ο στόλος της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. αποτελείτο από 6 Ε/Γ-Ο/Γ κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία, 3 Ε/Γ-Ο/Γ πλοία νέας τεχνολογίας (High-speed Ferries (H/S/F) κλασσικού/συμβατικού τύπου) και ένα εμπορικό, τύπου RO-RO, δραστηριοποιείτο δε στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) στο εσωτερικό στις ακτοπλοϊκές γραμμές: (i) Πειραιά - Ηρακλείου, (ii) Ηρακλείου - Κυκλάδων - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης, (iii) Ιονίου (Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα), με τα πλοία που εκτελούσαν δρομολόγια στην Αδριατική και (iv) μέσω της θυγατρικής της MLHF (πριν αυτή μεταβιβάσει τα πλοία της, στις 2.3.1999, στην MFD), στις γραμμές Πειραιά - Αν. Κυκλάδων (Πάρο, Νάξο, Σύρο, Μύκονο, Ίο, Σίκινο, Σαντορίνη, Κατάπολα, Αστυπάλαια, Αιγιάλη) και β) στο εξωτερικό στις διεθνείς γραμμές: (i) Πάτρα - Ανκόνα και (ii) Πάτρα-Βενετία. Το Νοέμβριο 2000 παρέλαβε ένα νεότευκτο H/S/F το οποίο δρομολόγησε στη γραμμή Πειραιά - Ηράκλειο, ενώ κατά την υποβολή της υπ' αριθμ. 1518/5.6.2001 εισήγησης της Γραμματείας είχε παραγγείλει και άλλα 7 νέα πλοία.

3. Οι εταιρείες στις οποίες η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. συμμετείχε στις 31.12.1998 με ποσοστό ανώτερο του 10% και τα ποσοστά συμμετοχής της σε αυτές έως την 2.3.1999 (ημερομηνία ολοκλήρωσης της συγχώνευσης της MLHF και της ΣΕΡΕΣ) και εν συνεχεία έως την 31.12.99 (ημερομηνία ολοκλήρωσης των εξαγορών από την MFD) είχαν ως ακολούθως: (i) MINOAN CHANGE Ανταλλακτήρια Συναλλάγματος Α.Ε. (παροχή υπηρεσιών ανταλλακτηρίων συναλλάγματος στα πλοία της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. γραμμών εξωτερικού) με ποσοστό 100%, έως 31.12.99, (ii) ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Α.Ν.Ε. (εκμετάλλευση των πλοίων MINOAN PRINCE και ΑΡΤΕΜΙΣ), με ποσοστό 51,52% έως 31.12.1999, (iii) MLHF (υπό εκκαθάριση) με ποσοστά 54,04% την 31.12.98 και 57,46% την 2.3.99 και 31.12.99, (iv) ΣΕΡΕΣ Α.Ε. (MFD), με ποσοστά 70% την 31.12.98, 58,63% την 2.3.99 και 31,59% την 31.12.99 (ως MFD), (v) Ελληνική Εταιρεία Τηλ/κοινωνιών και Τηλεματικών Εφαρμογών Α.Ε. (FORTHnet) (παροχή υπηρεσιών διαδικτύου) με ποσοστά 40% την 2.3.99 και 33,33% την 31.12.99, (vi) AEGEAN AIRLINES Α.Ε. με ποσοστό 28% την 31.12.99 και (vii) Κρητική Φιλοξενία Α.Ε. (τουρισμός) με ποσοστό 99,95% την 31.12.99.

4. Όσον αφορά την MLHF, αυτή ιδρύθηκε τον Ιούνιο 1997 από την ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. με αντικείμενο εργασιών την αγορά και εκμετάλλευση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Ξεκίνησε δραστηριότητες τον Ιούλιο του ίδιου έτους με τη δρομολόγηση στις γραμμές Πειραιά - Αν. Κυκλάδων του υπερσύγχρονου ταχύπλοου catamaran Ε/Γ-Ο/Γ HIGHSPEED 1 και του κλασσικού/συμβατικού Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ, τα οποία, στις 2.3.99, όπως ανωτέρω αναφέρεται, πώλησε στην MFD και στη συνέχεια αποφασίσθηκε η λύση και εκκαθάρισή της.

5.α. Ο κύκλος εργασιών της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. περιλαμβάνει έσοδα από ναύλους μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, έσοδα από εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων κατά την εκτέλεση των δρομολογίων (εστιατόρια-μπαρ, καταστήματα, καζίνο κλπ), καθώς επίσης και διάφορα άλλα έσοδα, όπως ανταλλακτηρίων συναλλάγματος, ηλεκτρονικών μηχανημάτων, ναυλώσεων πλοίων κλπ., που πραγματοποιούνται στις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού.

Για τον υπολογισμό του εθνικού κύκλου εργασιών λαμβάνονται υπόψη οι πωλήσεις εισιτηρίων που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα, ανεξάρτητα από τη γραμμή στην οποία εκτελέσθηκαν οι πλόες, με βάση το γενικό κανόνα για τη γεωγραφική κατανομή του κύκλου εργασιών, που ορίζει ότι ο γεωγραφικός εντοπισμός του κύκλου εργασιών καθορίζεται από τον τόπο που βρίσκεται ο πελάτης κατά τη στιγμή της συναλλαγής (παρ. 45 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής 98/C 66/04 σχετικά με την έννοια του κύκλου εργασιών σύμφωνα με τον Κανονισμό 4064/89).

β. Ο εθνικός κύκλος εργασιών του ομίλου ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. ανήλθε το 1997 σε (ποσό άνω των 100 εκ.) Ευρώ και το 1998 σε (ποσό άνω των 100 εκ.) Ευρώ (εκ του οποίου η

ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. πραγματοποίησε (άνω των 80 εκ.) και (άνω των 100 εκ.) Ευρώ αντιστοίχως). Το 2000, ο εθνικός κύκλος εργασιών του ομίλου (χωρίς τον κύκλο εργασιών της MFD) ανήλθε σε (ποσό άνω των 100 εκ.) Ευρώ.

Ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών του ομίλου ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. ανήλθε -κατά δήλωση- το 1997 σε 126.122.466 Ευρώ, το 1998 σε 146.710.725 Ευρώ (εκ του οποίου η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. πραγματοποίησε 111.793.272 και 130.081.538 Ευρώ το 1997 και 1998 αντιστοίχως), το 1999 σε 148.387.652 Ευρώ και το 2000 σε 144.306.798 Ευρώ (χωρίς τον κύκλο εργασιών της MFD).

Β.1. Οι πέντε πλοιοκτήτριες εταιρείες «ΣΕΡΕΣ» (4 Ναυτικές Εταιρείες του Ν.959/79 και μία Ναυτιλιακή Ε.Π.Ε.) που μετεβίβασαν τα 31 Ε/Γ ταχύπλοα πλοία τους και τον πλωτό γερανό στην MFD τον Μάρτιο 1999, όπως έχει ήδη αναφερθεί, συμμετείχαν στην ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ, που συστάθηκε το 1977, με σκοπό την από κοινού και για κοινό λογαριασμό εκμετάλλευση των πλοίων τους. Η δρομολόγηση, δραστηριότητα και διαχείριση όλων των πλοίων των άνω εταιρειών της Κοινοπραξίας, λειτουργούσε από κοινού, στο σύνολο των πλοίων, σύμφωνα με τις εκάστοτε συγκοινωνιακές ανάγκες στις διάφορες γραμμές. Τα πλοία εναλλάσσοντο στα διάφορα δρομολόγια ανάλογα με την ετοιμότητά τους, τις λειτουργικές ανάγκες και την επιβατική κίνηση και ανεξάρτητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας, στην οποία ανήκε το καθένα. Ως εκ τούτου, τα εγκεκριμένα δρομολόγια του ΥΕΝ δεν καθόριζαν συγκεκριμένο πλοίο ανά δρομολόγιο.

2. Πριν υπογραφούν τα Μ.Ο.Α. στις 26.2.1999, για την αγοραπωλησία των πλοίων τους και συγκεκριμένα στις 25.2.1999, για τις Ν.Ε. και 18.2.1999 για την Ε.Π.Ε. πραγματοποιήθηκαν μεταβιβάσεις μετοχών και εταιρικών μεριδίων των πωλητριών εταιρειών, προκειμένου να εισέλθει στο κεφάλαιο καθεμιάς η (κατά 30% μέτοχος στην MFD) εταιρεία PROSPERINVEST. Περαιτέρω, στην Ε.Π.Ε. πραγματοποιήθηκε, στις 9.3.1999, και νέα μεταβίβαση εταιρικών της μεριδίων.

3. Οι πέντε εταιρείες της Κοινοπραξίας, μετά τη μεταβίβαση των πλοίων τους στην MFD, σταμάτησαν κάθε δραστηριότητα και τέθηκαν υπό εκκαθάριση.

4. Το έτος 1998 ο κύκλος εργασιών που παρήχθη αποκλειστικά από την εκμετάλλευση των πωληθέντων στην MFD πλοίων (μοναδική δραστηριότητα των πωλητριών εταιρειών) ανήλθε συνολικά και για τις πέντε εταιρείες σε 15.720.948 Ευρώ.

Γ. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στη συγκέντρωση που συμφωνήθηκε μεταξύ της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και της ΣΕΡΕΣ με το από 3/12/98 Μνημόνιο ανήλθε στην μεν εθνική αγορά σε (ποσό άνω των 120 εκ.) Ευρώ το 1998 και σε (ποσό άνω των 100 εκ.) Ευρώ το 1997, παγκοσμίως δε ο κύκλος εργασιών αυτών ανήλθε σε 162.431.673 Ευρώ το 1998 και σε 140.378.246 το 1997.

ΙΙΙ. ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ MFD (ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΟΙ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ) ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 3.3 ΕΩΣ 31.12.1999

Α. Ο «Νέος Επιχειρηματικός Φορέας», MFD, που προέκυψε από τις ανωτέρω ενέργειες της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και της ΣΕΡΕΣ, προχώρησε σε μία σειρά εξαγορών πλοίων που εκτελούσαν πλόες στις Ακτοπλοϊκές Γραμμές μαζί με τις άδειες σκοπιμότητας που τους είχε χορηγήσει το ΥΕΝ. Ειδικότερα:

1. Στις 15.11.1999 η MFD υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε. (συμφερόντων Γ. Κ. Βεντούρη) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΔΙΟΝΥΣΟΣ (τότε ΠΗΓΑΣΟΣ), δρομολογημένου στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ-ΔΥΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ/- ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ[2]. Η καταχώρηση στο οικείο Νηολόγιο του πλοίου της πράξης μεταβίβασής του, στο όνομα της MFD, έγινε στις 17.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε πλόες στην ίδια δρομολογιακή γραμμή με προσεγγίσεις και σε ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ και ΣΙΚΙΝΟ.

2. Στις 11.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΛΙΝΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. (συμφερόντων οικογ. Σταθάκη) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΜΗΛΟΣ (τότε ΜΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ), δρομολογημένου στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ-ΔΥΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ -ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ -ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 21.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε πλόες στην ίδια δρομολογιακή γραμμή με προσεγγίσεις και σε ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ και ΣΙΚΙΝΟ.

3. Στις 15.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙ Ν.Ε. -ΑΡΚΑΝΤΙΑ ΛΑΝΣ (συμφερόντων Κ. Μουλόπουλου) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (τότε ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ 2), δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ), με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΣΥΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΘΗΡΑΣΙΑ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 21.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.

4. Στις 25.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ Ν.Ε. (συμφερόντων οικ. Αγούδημου) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΝΕΛΟΠΗ (τότε ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α), δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΡΑΦΗΝΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - -ΣΥΡΟΣ/-ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 22.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε πλόες μόνο στην κύρια δρομολογιακή γραμμή.

---

[2] Κάθε ακτοπλοϊκή γραμμή ορίζεται από τον αφετήριο λιμένα και τους επιμέρους λιμένες προορισμού. Στην παρούσα απόφαση η κάθετος (/) μετά τον αφετήριο λιμένα, σημαίνει την ύπαρξη και «δεύτερου/εναλλακτικού» αφετήριου λιμένα, ο οποίος αναφέρεται μετά την κάθετο (/). Όπου υπάρχει κάθετος μετά τους βασικούς λιμένες προορισμού, σημαίνει πρόσθετη υποχρέωση του πλοίου να εξυπηρετεί σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. 1 ή 2 φορές την εβδομάδα) και τους πρόσθετους λιμένες που αναφέρονται μετά την κάθετο (/) ή εναλλακτική γραμμή (λιμένων προορισμού).

5α. Στις 30.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΒΑΛΤΕΤΣΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (συμφερόντων Γεωργίου Γούτου), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ (τότε ΣΟΥΠΕΡΚΑΤ ΧΑΡΟΥΛΑ), δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΡΑΦΗΝΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΣΥΡΟΣ/- ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 2.12.1999. Μετά την αγορά του από την MFD αποδρομολογήθηκε από την ανωτέρω γραμμή, χάνοντας και τη σχετική άδεια σκοπιμότητας στη γραμμή των Κυκλάδων, μεταδρομολογήθηκε δε το 2000 στη γραμμή ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ (ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ/ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ), υλοποιώντας την κατωτέρω (υπό στοιχ. 5β.) υπ' αριθμ.1311.279/4/21.10.99 άδεια σκοπιμότητας.

5β. Τον Δεκέμβριο 1999 απέκτησε από τον Γεώργιο Γούτο την ανωτέρω υπ' αριθμ.1311.279/4/99 άδεια σκοπιμότητας που του είχε χορηγηθεί από το ΥΕΝ και αφορούσε στη γραμμή ΒΟΛΟΣ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΕΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ υλοποιήθηκε δε με τη δρομολόγηση του προαναφερθέντος πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ.

5γ. Στις 1.11.1999, υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με τον πλοιοκτήτη Γεώργιο Γούτο, για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΙΙ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΒΟΡ.ΣΠΟΡΑΔΩΝ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΒΟΛΟΣ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΕΣ/- ΤΡΙΚΕΡΙ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 28.12.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ.

5δ. Στις 30.6.1999, σε συνέχεια του από 24.6.1999 ιδιωτικού συμφωνητικού, υπέγραψε Προσύμφωνο Αγοραπωλησίας Πλοίου με την εταιρεία ΜΕΓΙΣΤΗ Ν.Ε. (συμφερόντων Γ. Γούτου), για την αγορά του ταχύπλοου νέας τεχνολογίας επιβατηγού, τύπου καταμαράν (Ε/Γ ΚΑΤ.) πλοίου FLYINGCAT 3 (τότε S/C ATHINA), δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΡΑΦΗΝΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 10.8.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες (καθημερινά) στη δρομολογιακή γραμμή ΡΑΦΗΝΑ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΑΝΔΡΟΣ - ΑΜΟΡΓΟΣ.

6α. Στις 8.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας (και στις 22.10.1999 πρόσθετο Συμφωνητικό) με τις εταιρείες (συμφερόντων Αντ. Αγαπητού): (i) ΣΟΥΠΕΡ ΝΑ ΑΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΗΣ (τότε ΣΟΥΠΕΡ ΝΑ ΑΣ) με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (ii) ΜΗΛΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΤΕΜΙΣ (τότε ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΠΥΛΙΑΝΗ) με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας και (iii) ΚΕΚΡΙΦΑΛΙΑ Ν.Ε. για την αγορά του ταχύπλοου, νέας τεχνολογίας Ε/Γ ΚΑΤ. πλοίου FLYING CAT 4 (τότε ΣΗ ΣΠΙΝΤ 1). Η πράξη μεταβίβασης των ανωτέρω πλοίων στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 29.11.1999. Από τα πλοία αυτά: (i) Το ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΗΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΣΥΡΟΣ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΝΑΦΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη διεθνή γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας (Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπρίντεζι). (ii) Το ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΤΕΜΙΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στην ίδια δρομολογιακή γραμμή με επιπλέον προσέγγιση μία φορά την εβδομάδα στην ΑΝΑΦΗ. (iii) Το FLYING CAT 4, νεοαποκτηθέν από την πωλήτρια εταιρεία, δεν διέθετε άδεια σκοπιμότητας και δεν εκτελούσε δρομολόγια. Η MFD έλαβε από το ΥΕΝ (9.3.2000) την υπ' αριθμ.3312.119/1/2000 άδεια για ΠΕΙΡΑΙΑ/ΡΑΦΗΝΑ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ και το δρομολόγησε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ/ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ/- ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.

6β. Στις 8.10.1999 υπέγραψε Ιδιωτικό Συμφωνητικό και στις 20.12.1999 Μνημόνιο Συμφωνίας με τις εταιρείες (συμφερόντων Α. Αγαπητού): (i) ΝΑ ΑΣ ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΔΩΝΙΣ (τότε ΝΑ ΑΣ ΕΞΠΡΕΣ) με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (ii) ΣΥΡΟΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΝΑ ΑΣ (τότε ΝΑ ΑΣ ΙΙ) με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας και (iii) ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ (τότε ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ) με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας. Η πράξη μεταβίβασης των ανωτέρω πλοίων στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 23.12.1999. Από τα πλοία αυτά: (i) το ΕΞΠΡΕΣ ΑΔΩΝΙΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ, (ii) το ΕΞΠΡΕΣ ΝΑ ΑΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΠΑΡΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΙΚΑΡΙΑ και (iii) το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ είχε άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ/- ΦΟΥΡΝΟΙ ΙΚΑΡΙΑΣ. Το 2000 (και μέχρι 26.9.2000), το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΣΑΜΟΣ - (ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ & ΒΑΘΥ)/- ΜΥΚΟΝΟΣ - ΣΥΡΟΣ.

7. Στις 23.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με τις εταιρείες (συμφερόντων Κων. Αγαπητού): (i) ΕΞΠΡΕΣ ΤΗΝΟΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (ii) ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ Ν.Ε. για την

αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (iii) ΕΞΠΡΕΣ ΙΚΑΡΟΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (iv) ΕΞΠΡΕΣ ΖΕΦΥΡΟΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΕΡΜΗΣ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (v) ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας και (vi) ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας. Η πράξη μεταβίβασης των ανωτέρω πλοίων στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 22.12.1999, πλην του ΕΞΠΡΕΣ ΕΡΜΗΣ που καταχωρήθηκε στις 14.12.1999. Από τα πλοία αυτά: (i) Το ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΙΚΑΡΙΑΣ και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΙΚΑΡΙΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ ΙΚΑΡΙΑΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στην κύρια δρομολογιακή γραμμή. (ii) Το ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ. Το 2000, εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ/- ΣΥΡΟΣ. (iii) Το ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ είχε άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ & ΔΥΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ. Το 2000, εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΑΝΑΦΗ. (iv) Το ΕΞΠΡΕΣ ΕΡΜΗΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΡΑΦΗΝΑΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ και ειδικότερα για τη γραμμή ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ. Το 1999, άλλαξε αφετήριο λιμένα από Ραφήνα σε Πειραιά, ενώ δεν φαίνεται να έχει αλλάξει η άδεια σκοπιμότητάς του. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ/- ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΜΥΛΟΣ. (v) Το ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΣΥΡΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΝΑΦΗ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΣΥΡΟΣ. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογική γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΙΚΑΡΙΑ (ΕΥΔΗΛΟΣ) - ΣΑΜΟΣ (ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ & ΒΑΘΥ), σε αντικατάσταση του ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ, το οποίο είχε σχετική άδεια σκοπιμότητας στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΣΑΜΟΣ και μετά την αγορά του πουλήθηκε στην Α.Ν.Ε.Ν. και (vi) Το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ) και ειδικότερα για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ/- ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ - ΣΥΡΟΣ - ΑΝΑΦΗ. Το 2000, εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.

8. Στις 29.10.1999 και 8.11.1999 (τελική ημ. υπογραφής) υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με τις εταιρείες (συμφερόντων οικ. Λ. Νομικού): (i) ΛΗΜΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΛΗΜΝΟΣ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (ii) ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΜΑΚΕΔΩΝ με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, (iii) ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε. για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ (τότε ΑΝΕΜΟΣ) με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας και (iv) ΦΛΑΪΝΓΚ ΙΚΑΡΟΣ Ν.Ε. για την αγορά της υπ' αριθμ.1312.476/1/99 (23.7.1999) άδειας σκοπιμότητας. Η πράξη μεταβίβασης των ανωτέρω πλοίων στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 10.12.1999. Από αυτά: (i) Το ΛΗΜΝΟΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για την ακτοπλοϊκή γραμμή ΒΟΛΟΥ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ/ΚΥΜΗΣ-ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ και ειδικότερα για τη γραμμή ΒΟΛΟΣ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ/ΚΥΜΗ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ. Η MFD το χρονοναύλωσε αμέσως μετά την αγορά του και μέχρι τις 30.11.2000 σε αλλοδαπή εταιρεία και εκτελούσε πλόες στο εξωτερικό. Σήμερα εκτελεί δρομολόγια σύμφωνα με την άδεια σκοπιμότητάς του. (ii) Το ΜΑΚΕΔΩΝ είχε άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή ΒΟΛΟΥ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ - ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ. Το 2000 εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ/ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ. (iii) Το ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ είχε άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΙΚΑΡΙΑΣ - ΣΑΜΟΥ. Η MFD, μετά την αγορά του, το πούλησε στην Α.Ν.Ε.Ν. Παρότι με την πώληση αυτή έχασε και τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η MFD, για την ίδια δρομολογιακή γραμμή, έλαβε την υπ' αριθμ.3312.Ι.12/1/2000 (9.3.2000) άδεια σκοπιμότητας (την οποία δεν είχε υλοποιήσει τουλάχιστον μέχρι 5.6.2001, ημερομηνία ολοκλήρωσης της με αριθμ. 1518 Εισήγησης της Γραμματείας) και προσωρινά στη γραμμή αυτή δρομολόγησε το (ανωτέρω υπό στοιχ. 7.α.) πλοίο ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ. (iv) Επίσης, η παραπάνω άδεια σκοπιμότητας επ' ονόματι της ΦΛΑΪΝΓΚ ΙΚΑΡΟΣ Ι Ν.Ε. τροποποιήθηκε από το ΥΕΝ στις 22.12.1999 προκειμένου να την υλοποιήσει πλοίο που θα ανήκει στην MFD και αφορούσε στη δρομολογιακή γραμμή ΒΟΛΟΥ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ - ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ. Το ΥΕΝ είχε εγκρίνει και παράταση υλοποίησης της άδειας αυτής, έως 30.11.2001.

9. Στις 21.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΕΞΠΡΕΣ ΔΕΛΦΙΝΙ Ν.Ε. (συμπλοιοκτησίας Κ. Αγαπητού - Μιχ. Χοχλάκη) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας που αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ/- ΕΡΜΙΟΝΗ. Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασής του στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 14.12.1999. Το 2000 εκτέλεσε πλόες στην ίδια δρομολογιακή γραμμή.

10. Στις 21.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με το ναυτιλιακό συνεταιρισμό με την επωνυμία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ - ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ Π.Ε. «Η ΥΔΡΑ» (ο οποίος αριθμεί 13 μέλη) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ. Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασής του στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 17.12.1999. Το 2000 εκτέλεσε πλόες στην ίδια δρομολογιακή γραμμή.

11. Τη 12.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ Ν.Ε. (πολυμετοχική/Αφοι Παπαϊωαννίδη, Ευαγγ. Κουπετώρης, Π. Κουστένης, οικ. Λεούση κ.α.), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας που αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 14.12.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΕΡΜΙΟΝΗ.

12. Στις 24.12.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με τους πλοιοκτήτες Ιωάννη Μαρκοπουλιώτη και Πέτρο Κουστένη (συμπλοιοκτησία) για την αγορά του κλασσικού/κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 30.12.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΜΕΘΑΝΑ.

13α. Στις 21.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΕΠΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (συμφερόντων οικ. Ιωαν. Λεφάκη) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ. Η πράξη μεταβίβασής του στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 9.12.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ.

13β. Στις 21.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΛΕΦΑΚΗΣ Ν.Ε. ΙΙ (συμφερόντων οικ. Ιωαν. Λεφάκη) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΥΤΥΧΙΑ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ. Η πράξη μεταβίβασής του στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 9.12.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ.

14. Στις 21.10.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ Ν.Ε. ((...)% οικ. Ιωάν. Λεφάκη, Προέδρου του Δ.Σ.) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΝΕΦΕΛΗ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία είχε αποκτηθεί από την πωλήτρια εταιρεία στις 24.5.1999 και αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ ΥΔΡΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ/- ΕΡΜΙΟΝΗ. Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασης στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 9.12.1999. Το εν λόγω πλοίο δεν είχε εκτελέσει δρομολόγια προ της ημερομηνίας μεταβίβασής του στην MFD, ενώ το 2000, εκτέλεσε πλόες στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ.

15α. Το Νοέμβριο 1999, υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας, με την εταιρεία ΛΕΠΑΝΤΟ ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε. (συμφερόντων αδελφών Πολύκαρπου και Νικολάου Παπαϊωαννίδη), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ, δρομολογημένου στην ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας, η οποία είχε χορηγηθεί στην πωλήτρια στις 28.7.1999 και αφορούσε στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ. Η πράξη μεταβίβασης του πλοίου στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 10.12.1999. Το 2000, το πλοίο εκτέλεσε πλόες στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ.

15β. Το Νοέμβριο 1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ Ν.Ε. (πλειοψηφ. μέτοχοι οι αδελφοί Π. και Ν. Παπαϊωαννίδη), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ, το οποίο ήταν δρομολογημένο προ της ισχύος του Π.Δ.684/76 και ως εκ τούτου δεν απαιτείται να διαθέτει (και δεν διαθέτει) άδεια σκοπιμότητας αλλά εκτελεί (νόμιμα) πλόες βάσει εγκεκριμένων δρομολογίων στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ/- ΣΟΥΒΑΛΑ). Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασής του στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 9.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε δρομολόγια στην ίδια γραμμή.

16. Στις 12.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με τις εταιρείες ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ Ν.Ε. και ΛΕΦΑΚΗΣ Α.Ε. (συμπλοιοκτησία) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΕΛΛΑΣ, το οποίο ήταν δρομολογημένο προ της ισχύος του Π.Δ.684/76, δεν διαθέτει άδεια σκοπιμότητας αλλά εκτελεί (νόμιμα) πλόες βάσει εγκεκριμένων δρομολογίων στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ/- ΣΟΥΒΑΛΑ). Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασής του στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 16.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε δρομολόγια στην ίδια γραμμή.

17. Στις 12.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΑΙΑΣ Ν.Ε. ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (πολυμετοχική/(...)% οικ. Φράγκου, (...)% οικ. Σοφρά, (...)% οικ. Τσαγκάρη κ.α.), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΑΙΑΣ που ήταν δρομολογημένο προ της ισχύος του Π.Δ.684/76, δεν διαθέτει άδεια σκοπιμότητας, αλλά εκτελεί (νόμιμα) πλόες στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ/- ΣΟΥΒΑΛΑ). Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασής του στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 2.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε δρομολόγια στην ίδια γραμμή.

18. Στις 11.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΝΗΛΕΥΣ Ρ. Ν.Ε. (συμφερόντων οικ. Μαλτέζου), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΑΙΓΙΝΑ, το οποίο ήταν δρομολογημένο προ της ισχύος του Π.Δ.684/76, δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια σκοπιμότητας, αλλά εκτελεί (νόμιμα) πλόες στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ/- ΣΟΥΒΑΛΑ). Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασης στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 9.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε δρομολόγια στην ίδια γραμμή.

19. Στις 11.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την εταιρεία ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π. Ν.Ε. (πολυμετοχική/(...)% οικ. Π. Παπαϊκονόμου κ.α.) για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π., που ήταν δρομολογημένο προ της ισχύος του Π.Δ.684/76, δεν έχει άδεια σκοπιμότητας, αλλά εκτελεί (νόμιμα) πλόες στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ/- ΣΟΥΒΑΛΑ). Η πράξη μεταβίβασής του στο όνομα της MFD καταχωρήθηκε στις 10.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε δρομολόγια στην ίδια γραμμή.

20. Στις 11.11.1999 υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με

την εταιρεία ΑΙΓΙΝΑ Ν.Ε. (συμφερόντων οικ. Λεούση), για την αγορά του κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΑΦΑΙΑ, που ήταν δρομολογημένο προ της ισχύος του Π.Δ.684/76, δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια σκοπιμότητας, αλλά εκτελεί (νόμιμα) πλόες στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ/- ΣΟΥΒΑΛΑ). Η καταχώρηση της πράξης μεταβίβασής του στο όνομα της MFD πραγματοποιήθηκε στις 9.12.1999. Το 2000, εκτέλεσε δρομολόγια στην ίδια γραμμή.

Β. Οι ανωτέρω (υπό στοιχεία Α.1-20) μεταβιβάσεις πλοίων με τις άδειες σκοπιμότητάς αυτών και πλοίων δρομολογημένων προ της ισχύος του Π.Δ. 684/76 συνιστούν συγκεντρώσεις εμπίπτουσες στο πεδίο εφαρμογής του Ν.703/77, σύμφωνα με όσα παρακάτω υπό στοιχεία VIII Α εκτίθενται. Ειδικότερα, κατά το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα 3/3/1999-31/12/1999, με βάση τις πλοιοκτησίες, η MFD πραγματοποίησε στο χώρο της Ακτοπλοΐας είκοσι (20) συγκεντρώσεις επιχειρήσεων και συγκεκριμένα: α) με την απόκτηση 34 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και ενός (1) ταχύπλοου Ε/Γ νέας τεχνολογίας τύπου καταμαράν, στις ευρύτερες ακτοπλοϊκές γραμμές: (i) Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου/Κύμης-Βορ. Σποράδων, (ii) Πειραιά/Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων, (iii) Ραφήνας-Ανατολικών Κυκλάδων, (iv) Πειραιά-(Κυκλάδων)-Ικαρίας-Σάμου και (v) Πειραιά-Αργοσαρωνικού, και β) με την απόκτηση 2 αδειών σκοπιμότητας στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή: (vi) Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου- Βορ. Σποράδων/-Θεσσαλονίκης.

Γ. Εκτός των προαναφερομένων πλοίων, τα οποία αγόρασε η MFD από τρίτους, κατά το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα, προέβη και στην αγορά τριών (3) πλοίων από τη μητρική της εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. ενώ απέκτησε ένα (1) ταχύπλοο Ε/Γ νέας τεχνολογίας τύπου καταμαράν, το οποίο δεν διέθετε άδεια σκοπιμότητας και δεν ήταν δρομολογημένο σε ακτοπλοϊκή γραμμή και πέντε άδειες σκοπιμότητας τις υπ' αριθμ.: (i) 1311286/2/28.5.99 για τη γραμμή Πειραιά - Κυκλάδες, που υλοποιήθηκε το 2000 με το νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤ. HIGHSPEED 4, (ii) 1312485/2/27.5.99 για τη γραμμή Πάτρα-Νησιά Ιονίου (Κεφαλονιά - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα), που δεν είχε υλοποιηθεί μέχρι τη σύνταξη της υπ' αριθμ.1518/5.6.2001 εισήγησης της Γραμματείας, (iii) 1312492/2/14.7.99 για τη γραμμή Βόλος/Αγ. Κωνσταντίνος/Θεσσαλονίκη-Β. Σποράδες, που υλοποιήθηκε το 2000 με το νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤ. HIGHSPEED 2, το οποίο όμως εκτέλεσε πλόες στις Κυκλάδες και (iv) 1311289/2/13.5.99 και 1311287/2/13.5.99 για τη γραμμή Πειραιάς/Λαύριο-Χίος-Μυτιλήνη, που δεν είχαν υλοποιηθεί μέχρι τη σύνταξη της υπ' αριθμ.1518/5.6.2001 εισήγησης της Γραμματείας. Στις 6.5.99 πούλησε το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο ΑΡΙΑΔΝΗ, το οποίο είχε αγοράσει από την MLHF (2.3.99).

Συνεπώς, στις 31.12.1999 διέθετε 36 κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, 34 ταχύπλοα, 5 Φ/Γ-Ο/Γ τύπου RO-RO, έναν πλωτό γερανό και 7 άδειες σκοπιμότητας.

IV. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΕΣ ΣΤΙΣ 20 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ (3.3 ΕΩΣ 31.12.1999)

Α.1. Κατά τα παραπάνω αναφερόμενα (υπό στοιχεία Ι) η εταιρεία MFD αποτέλεσε το «Νέο Επιχειρηματικό Φορέα» που αποφασίσθηκε στις 3.12.1998 μεταξύ της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε και της ΣΕΡΕΣ (με συμμετοχή τους κατά 70% και 30% αντίστοιχα) και προέκυψε κατόπιν μετονομασίας και αλλαγής του καταστατικού σκοπού της εταιρείας ΣΕΡΕΣ Α.Ε., ελεγχόμενης μέχρι τότε από τον Π. Λιβανό και δραστηριοποιούμενης στην πρακτόρευση των φορτηγών κλπ. πλοίων που διαχειριζόταν η εδρεύουσα στη Λιβερία εταιρεία CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD, είχε δε κύκλο εργασιών το 1998, 609.538 Ευρώ.

2. Μετά την αύξηση του μ.κ. της MFD που αποφασίσθηκε στην έκτακτη Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.) της 2.3.1999, η εταιρεία προέβη σε δύο νέες αυξήσεις του μ.κ. της προκειμένου να αντλήσει κεφάλαια σε συνδυασμό και με τραπεζικό δανεισμό για την κάλυψη της αξίας των προαναφερθέντων περιουσιακών στοιχείων που επρόκειτο να αγοράσει. Ειδικότερα:

α. Με την από 29.6.1999 απόφαση της τακτικής Γ.Σ. της MFD, το μ.κ. της εταιρείας αυξήθηκε, με καταβολή μετρητών, κατά 12.500.000.000 δρχ. Στην εν λόγω αύξηση, οι παλαιοί μέτοχοι παραιτήθηκαν του δικαιώματος προτίμησής τους για το ποσόν των 5.800.000.000 δρχ., το οποίο καλύφθηκε από θεσμικούς επενδυτές (5.000.000.000 δρχ.) και από εργαζόμενους στην εταιρεία (800.000.000 δρχ.).

β. Με την από 19.11.1999 απόφαση της έκτακτης Γ.Σ. της MFD, το μ.κ. αυξήθηκε, με καταβολή μετρητών, κατά 49.925.000.000 δρχ. Κατά το χρόνο αυτό είχαν ήδη υπογραφεί τα περισσότερα από τα ανωτέρω Μνημόνια Συμφωνίας. Η αύξηση του μ.κ. καλύφθηκε κατά 2 δις δρχ. από εργαζόμενους και συνεργάτες της εταιρείας, κατά 34,08 δις δρχ. από νέους μετόχους και κατά το υπόλοιπο ποσό 13,845 δις δρχ. από τους παλαιούς μετόχους της εταιρείας.

3. Στις 13.11.2000 η μετοχική βάση της MFD αποτελείτο από 2.051 φυσικά και νομικά πρόσωπα και θεσμικούς επενδυτές. Κύριοι μέτοχοι ελέγχοντες ποσοστό 59,40% του μ.κ. ήσαν η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. με ποσοστό 31,59%, η URSUS MEDIA DEVEL. LTD με 11,30% και οι Κ. Αγαπητός, ELL INVESTMENTS LTD, INTERAMERICAN Ε.Ε.Α. ΖΩΗΣ Α.Ε., Π. Σφηνιάς, SEA TRAILERS S.A. και Αικ. Αντωνάκου με ποσοστά συμμετοχής κάτω του 3,5%.

4. Τη χρονική περίοδο 3/3/1999-31/12/1999, η MFD δεν συμμετείχε σε άλλη επιχείρηση. Αργότερα, στις 24/2/2000 απέκτησε το 46% των μετοχών της εταιρείας Γ.Α. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. (διακριτικός τίτλος G.A. FERRIES) από τον Γ. Αγούδημο.

5. Κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο η MFD ασκούσε η ίδια τη διαχείριση των πλοίων της και χρησιμοποιούσε για τα ταχύπλοα την εμπορική ονομασία MINOAN FLYING DOLPHINS, για τα κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία των γραμμών Κυκλάδων, Σποράδων και Ικαρίας - Σάμου την εμπορική ονομασία HELLAS FERRIES και για τα κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία της γραμμής Αργοσαρωνικού την SARONIKOS FERRIES. Η διάθεση των «προϊόντων» της στις γραμμές της ακτοπλοΐας γίνεται μέσω των κεντρικών λιμενικών πρακτόρων και ταξιδιωτικών γραφείων σε όλη την Ελλάδα. Η MFD κάνει χρήση ενός κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος κρατήσεων, μέσω δε του διαδικτύου (Internet) και με την τεχνική υποστήριξη της FORTHNET Α.Ε. (συνδεδεμένης επιχείρησης της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε.), έχει επιτευχθεί η ταυτόχρονη εμπορική παρουσία της MFD, της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και της G.A. FERRIES.

6. Ο κύκλος εργασιών της MFD, βάσει των δημοσιευμένων οικονομικών στοιχείων της, ανήλθε σε 70.196 Ευρώ (21.162.400 δρχ.) το 1996, σε 520.149 Ευρώ (160.426.886 δρχ.) το 1997, σε 609.538 Ευρώ (202.060.747 δρχ.) το

1998, σε 26.658.231 Ευρώ (8.684.105.440 δρχ.) το 1999 και σε 136.985.434 Ευρώ (46.114.776.591 δρχ.) το 2000. Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας στην εθνική αγορά, σύμφωνα με την 1467/30.5.01 επιστολή της, ανήλθε το 2000 σε (ποσό άνω των 120 εκ.) Ευρώ (ήτοι (ποσό άνω των 40 δις) δρχ.). Το 1998, τα έσοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων της Κοινοπραξίας, τα οποία εξαγόρασε η MFD, ανήλθαν σε (ποσό άνω των 10 εκ.) Ευρώ (ήτοι (ποσό άνω των 3,4 δις) δρχ..

Β.1. Η πλειοψηφία των πωλητών και πωλητριών ναυτιλιακών εταιρειών (30 εκ των 38 που διέθεταν Ε/Γ-Ο/Γ κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία) που υπέγραψαν με την MFD τα ανωτέρω Μνημόνια, συμμετείχαν, με πλοία τους, σε 7 κοινοπραξίες. Ειδικότερα, α) στην Κοινοπραξία Δ. ΚΥΚΛΑΔΩΝ Ι συμμετείχαν οι ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε. και ΛΙΝΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε., με 1 πλοίο κάθε μία, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΥΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, β) στην Κοινοπραξία ΚΥΚΛΑΔΩΝ συμμετείχαν οι ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ Ν.Ε. και ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ Ν.Ε., με 1 πλοίο κάθε μία, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ/ΡΑΦΗΝΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, γ) στην Κοινοπραξία ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΕΞΠΡΕΣ ΦΕΡΡΥΣ συμμετείχαν οι ΕΞΠΡΕΣ ΖΕΦΥΡΟΣ Ν.Ε., ΕΞΠΡΕΣ ΙΚΑΡΟΣ Ν.Ε., ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ Ν.Ε., ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ν.Ε. και ΕΞΠΡΕΣ ΤΗΝΟΣ Ν.Ε., με 1 πλοίο κάθε μία, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ/ΡΑΦΗΝΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ (κυρίως Ανατολικών) - ΙΚΑΡΙΑΣ, δ) στην Κοινοπραξία ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΓΑΠΗΤΟΥ συμμετείχαν οι ΜΗΛΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε., ΣΟΥΠΕΡ ΝΑΪΑΣ Ν.Ε., ΝΑ ΑΣ ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε., ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε. και ΣΥΡΟΣ Ν.Ε., με 1 πλοίο κάθε μία, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ/ΡΑΦΗΝΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ (κυρίως Ανατολικών) - ΙΚΑΡΙΑΣ - ΣΑΜΟΥ, ε) στην Κοινοπραξία ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ συμμετείχαν οι ΛΕΦΑΚΗΣ Ν.Ε. ΙΙ, ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΕΠΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ Π.Ε. «Η ΥΔΡΑ» και ΕΞΠΡΕΣ ΔΕΛΦΙΝΙ Ν.Ε., με 1 πλοίο κάθε μία, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ/ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ και ήταν ενταγμένα σε εναλλακτικό σύστημα δρομολογίων, στ) στην Κοινοπραξία Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων Σαρωνικού ΠΟΣΕΙΔΩΝ, συμμετείχαν οι ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ Ν.Ε. -ΛΕΦΑΚΗΣ Ν.Ε., ΑΙΑΣ Ν.Ε. ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, ΑΙΓΙΝΑ Ν.Ε., ΝΗΛΕΥΣ Ρ. Ν.Ε., ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ Ν.Ε., ΛΕΠΑΝΤΟ ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε., ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ Ν.Ε., ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π. Ν.Ε. και οι Ι. Μαρκοπουλιώτης και Π. Κουστένης, με 1 πλοίο κάθε ένας, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ και λειτουργούσαν με το ίδιο ως άνω σύστημα δρομολόγησης εναλλακτικών δρομολογίων και ζ) στην Κοινοπραξία ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ, συμμετείχαν οι ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε., ΛΗΜΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε. και ο Γούτος Γεώργιος, με 1 πλοίο καθένας, όλα δρομολογημένα στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή ΒΟΛΟΥ/ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ/ΚΥΜΗΣ - ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ.

2. Οι παραπάνω κοινοπραξίες είχαν συσταθεί με σκοπό την από κοινού και για κοινό λογαριασμό εκμετάλλευση (δρομολόγηση, δραστηριότητα και διαχείριση) των πλοίων που ανήκαν στις πλοιοκτήτριες εταιρείες που συμμετείχαν σ' αυτές. Για δε τον προσδιορισμό των δρομολογίων των πλοίων που διαχειριζόταν κάθε κοινοπραξία, υπέβαλε η ίδια σχετική αίτηση στο ΥΕΝ. Τα καθαρά κέρδη κάθε κοινοπραξίας επιμερίζονταν σε κάθε ναυτική εταιρεία που συμμετείχε σ?αυτή, αναλόγως του ποσοστού συμμετοχής της.

3. Ουδεμία από τις πωλήτριες εταιρείες που συμμετείχαν στις προαναφερθείσες 20 συγκεντρώσεις είχε πραγματοποιήσει (ατομικά) κύκλο εργασιών άνω των 3,84 εκ. Ευρώ, ενώ σε τρεις συγκεντρώσεις, οι κύκλοι εργασιών του συνόλου των μεταβιβασθέντων περιουσιακών στοιχείων ξεπερνούσαν, το 1998, τα 5 εκατ. Ευρώ και ειδικότερα: (i) στην 6η συγκέντρωση της MFD, που αφορούσε στη μεταβίβαση (περιουσιακών στοιχείων) επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του Α. Αγαπητού (5,44εκ. Ευρώ), (ii) στην 7η συγκέντρωση της MFD, που αφορούσε στη μεταβίβαση (περιουσιακών στοιχείων) επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του Κ. Αγαπητού (11,27 εκ. Ευρώ) και (iii) στην 8η συγκέντρωση της MFD, που αφορούσε στη μεταβίβαση (περιουσιακών στοιχείων) επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του Λ. Νομικού (5,45 εκ. Ευρώ).

V. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Α.1. Η μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων αποτελεί σήμερα αποκλειστικό δικαίωμα των υπό Ελληνική σημαία πλοίων (προνόμιο ακτοπλοΐας/cabotage) και ρυθμίζεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρα 11 και 164 - 180α ΝΔ 187/73). Ο Κανονισμός ΕΕ 3577 της 7.12.1992 προβλέπει τη σταδιακή άρση του cabotage και την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών μεταφορών δια θαλάσσης σε κράτη-μέλη υπέρ των ευρωπαίων πλοιοκτητών, των οποίων τα σκάφη είναι νηλογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία αυτού, εφόσον όμως πληρούν τις προϋποθέσεις για εκτέλεση ενδομεταφορών στο εν λόγω κράτος. Η απελευθέρωση αυτή, στο μεγαλύτερο μέρος της ολοκληρώθηκε σε άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 1.1.1999, ενώ στην Ελλάδα θα υλοποιηθεί κατ' εφαρμογή του νέου νόμου 2932/2001.

2. Για τη συμμετοχή ενός Ελληνικού επιβατηγού πλοίου στην ακτοπλοΐα, απαιτείται, μεταξύ άλλων, η χορήγηση «άδειας σκοπιμότητας» (Π.Δ.684/76). Η άδεια χορηγείται (όπως αυτή αιτείται από τον πλοιοκτήτη ή με τροποποιήσεις) ή απορρίπτεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Υπ.Ε.Ν.), η οποία εκδίδεται μετά από γνωμοδότηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ), σύμφωνα με τις υφιστάμενες συγκοινωνιακές ανάγκες, κατά την κρίση του ΥΕΝ. Συνηθίζεται δε το ΥΕΝ να χορηγεί την άδεια σκοπιμότητας με κάποιες πρόσθετες «δρομολογιακές υποχρεώσεις» στο προτεινόμενο δρομολόγιο και να υποχρεώνει το πλοίο να προσεγγίζει και σε άλλα λιμάνια, που βρίσκονται σχετικά κοντά στο κυρίως δρομολόγιο, μία ή δύο φορές την εβδομάδα, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι μεταφορές προς και από μικρότερα και αραιοκατοικημένα νησιά (άγονες γραμμές). Η λήψη της άδειας σκοπιμότητας δεν αρκεί προκειμένου ένα πλοίο να αρχίσει να εκτελεί δρομολόγια. Απαιτείται στη συνέχεια Υπουργική Απόφαση, ύστερα από γνώμη της ΓΕΑΣ, που να εγκρίνει τη δρομολόγηση του πλοίου στη δρομολογιακή γραμμή για την οποία εκδόθηκε η άδεια σκοπιμότητας και να καθορίζει επακριβώς το δρομολόγιο του πλοίου (χρόνο απόπλου και κατάπλου στους λιμένες, συχνότητες δρομολογίων). Εάν το ΥΕΝ κρίνει ότι οι συγκοινωνιακές ανάγκες σε μία γραμμή έχουν καλυφθεί, δεν είναι πιθανή η έκδοση και νέας άδειας για τη γραμμή αυτή και ως εκ τούτου, για την επιχείρηση που θα επιθυμούσε να εισέλθει στην αγορά αυτή η δρομολόγηση πλοίου δεν είναι βέβαιη.

3. Οι άδειες σκοπιμότητας δεν κατοχυρώνουν την αποκλειστική εκμετάλλευση μιας γραμμής και δεν έχουν συγκεκριμένη διάρκεια. Μπορούν να ανακληθούν προσωρινά ή οριστικά με απόφαση του Υπ.Ε.Ν. μετά από γνωμοδότηση της ΓΕΑΣ, εφόσον δεν τηρηθούν οι καθοριζόμενοι στη συγκεκριμένη άδεια όροι και υποχρεώσεις που διαφέρουν κατά περίπτωση, ή εφόσον ο πλοιοκτήτης θελήσει να αποδρομολογήσει το πλοίο του για οποιονδήποτε λόγο ή, τέλος, το πλοίο συμπληρώσει 35ετία.

Β.1. Οι δρομολογιακές περίοδοι διακρίνονται: α) στη χειμερινή, β) στη θερινή και γ) στην ενιαύσια, που περιλαμβάνει τη χειμερινή και την εν συνεχεία θερινή. Οι δρομολογήσεις διακρίνονται σε: α) τακτικές (εκτέλεση δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια μιας περιόδου), β) έκτακτες (δρομολόγηση που αρχίζει μετά την έναρξη μιας περιόδου και διαρκεί μέχρι τη λήξη της) και γ) περιοδικές (δρομολόγηση μικρότερης διάρκειας).

2. Οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε: α) Κύριες, όταν συνδέουν τουλάχιστον δύο (2) λιμένες με αφετήριο τον Πειραιά και εκτείνονται σε περισσότερους του ενός νομούς, β) Δευτερεύουσες, όταν συνδέουν τουλάχιστον δύο (2) λιμένες με αφετήριο διάφορο του Πειραιά και επίσης εκτείνονται σε περισσότερους του ενός Νομούς και γ) Τοπικές, όταν συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες και εκτείνονται εντός των ορίων του αυτού Νομού, σε απόσταση μέχρι 3 ναυτικών μιλίων, υφισταμένης παράλληλα και κύριας και δευτερεύουσας δρομολογιακής γραμμής. Τοπικές θεωρούνται επίσης η Γραμμή Αργοσαρωνικού (Πειραιάς-Αίγινα - Μέθανα - Πόρος - Υδρα - Ερμιόνη - Σπέτσες - Π. Χέλι - Λεωνίδιο) και οι γραμμές που συνδέουν δύο χερσαίες οδικές αρτηρίες που διακόπτονται από λωρίδα θαλάσσης εύρους μέχρι 3 ναυτικών μιλίων ή σημεία των ακτών της Ηπειρωτικής Ελλάδος με τα απέναντι νησιά και εξυπηρετούν κυρίως την διακίνηση οχημάτων (Π.Δ. 814/74).

3. Η εκτέλεση των δρομολογίων, για τους έχοντες την άδεια σκοπιμότητας, είναι υποχρεωτική και τυχόν τροποποίησή τους γίνεται μόνο κατόπιν σχετικής άδειας. Η αρμόδια Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ σε περίπτωση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών και ύστερα από συνεννόηση με τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές και τους ενδιαφερομένους πλοιοκτήτες, μπορεί να τροποποιεί προσωρινά τα εγκεκριμένα δρομολόγια ή να καθορίζει έκτακτα δρομολόγια. Ο πλοιοκτήτης, το πλοίο του οποίου δρομολογήθηκε τη θερινή περίοδο για τακτική ή έκτακτη δρομολόγηση, υποχρεούται να το διατηρεί επανδρωμένο με πλήρη οργανική σύνθεση και κατά την επομένη χειμερινή περίοδο, ανεξαρτήτως αν εκτελεί ή όχι πλόες την περίοδο αυτή.

Γ.1. Οι ναύλοι για τις κύριες και δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές καθορίζονται με απόφαση του Υπ.Ε.Ν.(κατόπιν γνωμοδότησης της ΓΕΑΣ) και του Υπουργού Εθν.Οικονομίας, για δε τις τοπικές με απόφαση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, εγκρινόμενης από το Νομάρχη. Τα εγκριθέντα ναυλολόγια είναι υποχρεωτικά, ενώ εκπτώσεις επιτρέπονται με αποφάσεις του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της ΓΕΑΣ, για μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών ή εμπορευμάτων (άρθρο 178 Κ.Δ.Ν.Δ.). Οι ναύλοι των διακινουμένων επιβατών με κάθε είδους ακτοπλοϊκά πλοία καθορίζονται με ενιαίο τρόπο σε όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας (Αποφ. Υπ.Ε.Ν.1321.1 - Α/01/96/10.6.1996). Ο βασικός καθαρός ναύλος για την «οικονομική θέση» κλασσικού/συμβατικού πλοίου προκύπτει βάσει υπολογιστικής μεθόδου σε συνάρτηση με την απόσταση που μεταφέρεται ο επιβάτης πολλαπλασιαζόμενη με σταθερή τιμή ανά μίλι και με μεταβλητούς συντελεστές μήκους σύνδεσης και πυκνότητας κίνησης. Κατά τη θερινή δρομολογιακή περίοδο ο ναύλος προσαυξάνεται στο 110% του βασικού καθαρού ναύλου και κατά τη χειμερινή μειώνεται στο 90%. Από τον βασικό ναύλο προκύπτουν παράγωγα, βάσει σταθερής ποσοστιαίας σχέσης, οι λοιπές κατηγορίες εξαρτημένων ναύλων (όπως οι ναύλοι οικονομικής θέσης με κλίνη, διακεκριμένης με καμπίνα κ.α.).

2. Από το 1998 έχει δοθεί η δυνατότητα στις πλοιοκτήτριες εταιρείες να εφαρμόζουν εμπορικές εκπτώσεις μέχρι 30% επί του ισχύοντος ναυλολογίου σε ορισμένες κατηγορίες εισιτηρίων (μετ' επιστροφής, πολλαπλών διαδρομών, ομαδικά και οικογενειακά εισιτήρια). Συγκεκριμένα, παραχωρήθηκε το δικαίωμα σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις (Αποφ. Υπ.Ε.Ν. 1321.1Ε΄/02/98/26.6.1998) να χορηγούν Εμπορικές Εκπτώσεις στο ισχύον Ναυλολόγιο Επιβατών και Οχημάτων στις Κύριες - Δευτερεύουσες και στη γραμμή Αργοσαρωνικού ως εξής: Εισιτήριο Επιβατών και Οχημάτων μετ' επιστροφής μέχρι 20%, Προεκδιδόμενα Εισιτήρια Επιβατών και Οχημάτων Πολλαπλών Διαδρομών (πέντε και άνω) μέχρι 25%, Ομαδικά εισιτήρια Επιβατών (25 τουλάχιστον ατόμων) μέχρι 30% και Οικογενειακά εισιτήρια Επιβατών (4 άτομα και πάνω) μέχρι 25%. Οι επιχειρήσεις που θα χορηγούν τις παραπάνω εκπτώσεις υποχρεούνται να ενημερώνουν σχετικά την αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ ένα μήνα πριν την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου, οι εκπτώσεις θα είναι υποχρεωτικές για την συγκεκριμένη δρομολογιακή περίοδο και απαγορεύεται οποιαδήποτε μεταβολή στα ποσοστά έκπτωσης.

3. Σε ορισμένες άδειες σκοπιμότητας που χορηγήθηκαν από το ΥΕΝ (περιλαμβανομένων και αυτών της MFD) κατά τα έτη 1999 και 2000, περιελήφθη στις υποχρεώσεις της εταιρείας και η χορήγηση, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ειδικώς καθοριζομένων εμπορικών εκπτώσεων στο εκάστοτε ισχύον Ναυλολόγιο επιβατών και οχημάτων στις ως άνω κατηγορίες εισιτηρίων. Με τον τρόπο αυτό, οι εν λόγω εκπτώσεις έλαβαν δεσμευτικό και κατά κάποιο τρόπο μόνιμο χαρακτήρα για την εταιρεία. Επίσης, η MFD, στο Ενημερωτικό Δελτίο της για την εισαγωγή της στο Χ.Α.Α. (Αύγουστος 2000), αναφέρει ότι, παρουσιάζοντας στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ σύγχρονες προτάσεις στον τομέα της τιμολογιακής της πολιτικής, πρότεινε και ενεκρίθη η έκδοση εισιτηρίου Πολλαπλών Διαδρομών («Island Pass»), με τιμή πώλησης τέτοια, που, ανάλογα με την χρήση που θα κάνει ο κάτοχός του, αντιπροσωπεύει έκπτωση έως και 40% επί του ισχύοντος Ναυλολογίου, που υπερβαίνει αυτό που ορίζεται γι' αυτήν την κατηγορία στην προαναφερόμενη υπουργική απόφαση.

4. Οι παραπάνω ρυθμίσεις για δρομολόγια και ναύλους δεν ισχύουν για τις διεθνείς γραμμές. Όμως, επί μη αμιγών δρομολογίων εξωτερικού, το τμήμα του δρομολογίου που αφορά στην εσωτερική γραμμή εμπίπτει στον έλεγχο του ΥΕΝ.

Δ.1. Σύμφωνα με στοιχεία του Τμήματος Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας της ΕΣΥΕ, το 1998, διακινήθηκαν (δηλ. επιβιβάσθηκαν ή αποβιβάσθηκαν στους λιμένες κάθε δρομολογιακής γραμμής) με αμιγώς επιβατηγά (Ε/Γ) και επιβατηγά - οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοία συνολικά

16.030.659 επιβάτες σε 145 λιμένες, ενώ το 1997 διακινήθηκαν συνολικά 14.515.964 επιβάτες. Κυριότερος λιμένας είναι αυτός του Πειραιά, όπου διακινήθηκαν περί τους 4,5 εκ. επιβάτες και ακολουθούν οι λιμένες της Αίγινας (1εκ. επιβάτες) και της Ραφήνας (851 χιλ. επιβάτες).

2. Με βάση δε το διαχωρισμό κατά γραμμή δρομολογίου, που ακολουθεί η ΕΣΥΕ, υφίστανται 7 γενικές δρομολογιακές γραμμές εσωτερικού - εξωτερικού, 15 ακτοπλοϊκές γραμμές, στις οποίες εκτελούν δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και 29 τοπικές γραμμές, στις οποίες εκτελούν δρομολόγια πορθμεία πλοία. Περαιτέρω, δεν υφίστανται εκ του νόμου ή από κάποια ακολουθούμενη πρακτική σαφώς καθορισμένες δρομολογιακές γραμμές που να περιλαμβάνουν συγκεκριμένη σειρά λιμένων ή σημείων προσέγγισης του πλοίου. Οι δρομολογιακές γραμμές, στις οποίες δραστηριοποιούνται με τα πλοία τους οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ανάλογα με τα λιμάνια που προσεγγίζουν, εντάσσονται σε γενικότερες γεωγραφικές περιοχές, όπως ο Αργοσαρωνικός, οι Κυκλάδες, Σποράδες κλπ. Οι 15 προαναφερθείσες ακτοπλοϊκές γραμμές και η κίνηση επιβατών που εμφάνισαν το 1998 έχουν ως εξής: 1. Γραμμή Πατρών - Ακαρνανίας - Ιονίων Νήσων: 374.194, 2. Γραμμή Πειραιά - Λιμένων Αργοσαρωνικού: 3.607.087, 3. Γραμμή Πειραιά - Κρήτης: 1.900.233, 4. Γραμμή Πειραιά - Μυκόνου - Τήνου - Σάμου: 1.274.081, 5. Γραμμή Πειραιά - Δωδεκανήσου: 751.345, 6. Γραμμή Πειραιά - Ανατολικών Κυκλάδων: 1.609.050, 7. Γραμμή Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης: 750.862, 8. Γραμμή Ραφήνας - Εύβοιας - Άνδρου - Τήνου: 1.840.154, 9. Γραμμή Βόλου - Βορείων Σποράδων - Κύμης: 880.551, 10. Γραμμή Πειραιά - Δυτικών Κυκλάδων: 547.763, 11. Γραμμή Λαυρίου - Κέας - Κύθνου: 198.811, 12. Γραμμή Πειραιά - Πελοποννήσου: 160.205, 13. Γραμμή Πειραιά - Κρήτης - Δωδεκανήσου: 163.233, 14. Γραμμή Πειραιά - Δωδεκανήσου - Ν. Αιγαίου - Θεσσαλονίκης: 71.504, 15. Λοιπές 1.910.586. Από τις παραπάνω δρομολογιακές γραμμές, πιο σημαντική από πλευράς επιβατικής κίνησης είναι αυτή του Αργοσαρωνικού, η οποία αντιπροσωπεύει περίπου το 1/4 της συνολικής ακτοπλοϊκής κίνησης επιβατών στις εσωτερικές γραμμές, ενώ η γραμμή Πειραιά - Κρήτης αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη διακίνηση οχημάτων.

3. Τα έσοδα όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές γραμμές προέρχονται από δύο πηγές: α) τη σταθερή κίνηση, που δημιουργείται από την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων των νησιών και αντιπροσωπεύει σταθερά μεγέθη σε μηνιαία βάση και β) την τουριστική (εποχική) κίνηση, από εσωτερικό και εξωτερικό. Από τις γραμμές εσωτερικού, η Πειραιάς - Κρήτη παρουσιάζει τις μικρότερες αυξομειώσεις στη ζήτηση λόγω εποχικότητας, τόσο όσον αφορά τη διακίνηση επιβατών, όσο και την εμπορευματική κίνηση. Επίσης, έντονη εποχικότητα παρουσιάζουν τα έσοδα των εταιρειών που δεν δραστηριοποιούνται με πλοία κλασσικού/συμβατικού τύπου, αφενός διότι στο εκτός της περιόδου αιχμής χρονικό διάστημα τους λείπει το σημαντικό έσοδο από ναύλους φορτηγών οχημάτων και αφετέρου διότι οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με τη μειωμένη επιβατική κίνηση της χειμερινής περιόδου, έχουν ως αποτέλεσμα τα ταχύπλοα να διακόπτουν τα δρομολόγιά τους.

4. Τέλος, από πλευράς πλοιοκτησίας, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες διακρίνονται σε δύο κυρίως κατηγορίες: α) τις Ολιγομετοχικές (κυρίως του Ν.959/79), η πλειοψηφία των μετοχών των οποίων ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες και β) τις Ακτοπλοϊκές πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, αφού η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή (όπως ΜΙΝΩΙΚΕΣ, Α.Ν.Ε.Κ, ΝΕΛ κ.α.).

VI. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ - ΔΥΝΗΤΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Α.1. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα - σύμφωνα με τα ανωτέρω - λειτουργεί εντός συστήματος προστατευτικού από τον διεθνή ανταγωνισμό (cabotage), ενώ και η είσοδος «εσωτερικών» ανταγωνιστών είναι κρατικά ελεγχόμενη (άδειες σκοπιμότητας - περιορισμός ελευθερίας επιλογής δρομολογιακής γραμμής). Το κράτος, επίσης, παρεμβαίνει σε θέματα που αφορούν στην εμπορική και επιχειρηματική πολιτική, αφήνοντας περιορισμένα περιθώρια στην ακτοπλοϊκή επιχείρηση να καθορίσει η ίδια τη λειτουργία της (ναύλοι, αποδρομολόγηση πλοίων λόγω ηλικίας, περίοδος ακινησιών των πλοίων, συνθέσεις πληρωμάτων, προγράμματα δρομολογίων κλπ.).

2. Επιπλέον, η τεχνολογική πρόοδος έχει δημιουργήσει νέα δεδομένα στην ακτοπλοΐα, διεθνώς, (η ταχύτητα των σύγχρονων πλοίων ξεπερνά πλέον τους 30 κόμβους), στα οποία καλείται να προσαρμοσθεί και η Ελληνική ακτοπλοΐα και μάλιστα σε σύντομο χρονικό διάστημα, λόγω της αναμενόμενης εισόδου στον κλάδο ισχυρών ξένων ανταγωνιστών. Το κόστος κατασκευής πλοίων νέας τεχνολογίας είναι πολύ υψηλό (η αξία ενός νεότευκτου κλασσικού/συμβατικού πλοίου μέσου μεγέθους υπολογίζεται σε 30 δισ. δρχ. περίπου). Μέχρι σήμερα, οι περισσότερες Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες αγόραζαν πλοία μεγάλης ηλικίας, με κόστος πολύ χαμηλό σε σχέση με αυτό των νεότευκτων και ταχύπλοων σκαφών. Ορισμένες εταιρείες, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις για σύγχρονα πλοία, έχουν ήδη αρχίσει να κινούνται προς την κατεύθυνση αναβάθμισης του στόλου τους, ενώ την τελευταία τριετία και το ΥΕΝ, ενθαρρύνει τις εταιρείες προς την κατεύθυνση αυτή, χορηγώντας άδειες σκοπιμότητας με την υποχρέωση το πλοίο να είναι ναυπήγησης νεώτερης των 10 ετών.

Β.1. Από τα προαναφερθέντα καθίσταται σαφές ότι κατά την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά της ακτοπλοΐας υφίστανται σημαντικά νομικά εμπόδια, λόγω (i) του cabotage, (ii) του καθεστώτος αδειών σκοπιμότητας και (iii) του καθεστώτος έγκρισης των δρομολογίων, ενώ η υψηλή απαιτούμενη επένδυση και ο περιορισμένος αριθμός των θέσεων για ελλιμενισμό των πλοίων (διαθέσιμος χώρος λιμένα για πρυμνοδέτηση), μπορούν - υπό προϋποθέσεις - να λειτουργήσουν ως πραγματικά εμπόδια. Η είσοδος νέων επιχειρήσεων στην αγορά δεν αποτελεί μόνο συνάρτηση των οικονομικών δεδομένων του κλάδου, αλλά και της πολιτικής του ΥΕΝ, η οποία, όντως, δεν ήταν πάντοτε στο παρελθόν ενθαρρυντική του ανταγωνισμού μεταξύ των Ελλήνων ακτοπλόων. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ανάγκες μεταφοράς επιβατών και οχημάτων σε μία δρομολογιακή γραμμή θεωρούνται από το ΥΕΝ καλυμμένες, η είσοδος νέας εταιρείας στη γραμμή αυτή (ήτοι η παροχή σχετικής άδειας σκοπιμότητας) δεν είναι δεδομένη.

2. Εντούτοις, η κρατική παρέμβαση στη λειτουργία της αγοράς ακτοπλοΐας, μπορεί μεν να δημιουργεί στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό, όμως, δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο και, κατ' επέκταση, δεν αποκλείει την ύπαρξη αρνητικών επιπτώσεων ως αποτέλεσμα συγκεντρώσεων επιχειρήσεων. Ειδικότερα:

α) Παρότι το ΥΕΝ καθορίζει τους ναύλους, υπάρχει περιθώριο διαμόρφωσης τιμολογιακής αλλά και ευρύτερης εμπορικής πολιτικής από τις εταιρείες του κλάδου, δεδομένου ότι: (i) δίνεται η δυνατότητα στις πλοιοκτήτριες εταιρείες να παρέχουν εκπτώσεις μέχρι 30% επί του ισχύοντος ναυλολογίου σε ορισμένες κατηγορίες εισιτηρίων (μετ' επιστροφής, πολλαπλών διαδρομών κ.α.), έτσι ώστε, μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στην αγορά να έχει τη δυνατότητα να μειώσει ή να μη χορηγήσει εκπτώσεις, χωρίς να υποστεί σημαντική ζημία, δεδομένου ότι οι καταναλωτές δεν έχουν πολλές εναλλακτικές δυνατότητες ως προς τα πλοία που θα χρησιμοποιήσουν για την κάλυψη των μεταφορικών τους αναγκών και (ii) οι μεγάλες εταιρείες του κλάδου, έχουν τη δυνατότητα, μέσω συμπληρωματικών υπηρεσιών που παρέχουν συνδεδεμένες με αυτές επιχειρήσεις, να προσφέρουν συνδυασμένες υπηρεσίες μεταφοράς και ολοκληρωμένων τουριστικών προγραμμάτων και να προσελκύουν επιβατικό κοινό.

β) Μία μεγάλη επιχείρηση, με χρηματοοικονομική ισχύ, μπορεί να επενδύσει σε πιο σύγχρονα πλοία και να διαθέτει ένα ευρύ φάσμα προσφερομένων υπηρεσιών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία και ταχύπλοα, εξυπηρετώντας το σύνολο της αγοράς και καλύπτοντας σε κάθε στιγμή τις απαιτήσεις των αρχών, με αποτέλεσμα να έχουν ευκολότερη πρόσβαση στις χορηγούμενες άδειες σκοπιμότητας, αλλά και λόγο στις δρομολογήσεις.

γ) Ανταγωνισμός υφίσταται και στις παρεχόμενες υπηρεσίες (π.χ. πρόσθετες υπηρεσίες επί του πλοίου, παρεχόμενες ανέσεις, κλπ.), αλλά και στις προαναφερθείσες «συνδυασμένες» υπηρεσίες με τουριστικά προγράμματα, ενώ η έλλειψη ανταγωνισμού μπορεί να εκδηλωθεί και με την υποβάθμιση των κάθε φύσης προσφερομένων υπηρεσιών ή και με τη μη αναβάθμιση αυτών.

δ) Οι πωλήσεις στην αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών διενεργούνται μέσω ανεξαρτήτων πρακτορείων έκδοσης εισιτηρίων και μία ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία διαθέτει μεγάλο αριθμό πλοίων και μεγάλο μερίδιο στην αγορά, έχει τη δυνατότητα να ασκεί πιέσεις προς τους πράκτορες για την προώθηση των δικών της εισιτηρίων και προγραμμάτων σε βάρος των ανταγωνιστών.

ε) Τέλος, η δυνατότητα ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που ασκούν ακτοπλοΐα δηλώνεται σαφώς και από μέλη του Δ.Σ. της MFD, σε Πρακτικά του Δ.Σ. της εταιρείας. Συγκεκριμένα: (i) Στο Πρακτικό 96/19.3.1999 (σελ.141) αναφέρεται ότι «ο κ. Βικάτος... προτείνει, να αποτραπεί ο οποιοσδήποτε ανταγωνιστής θελήσει να μπει στις Σποράδες, όπως έγινε και στον Αργοσαρωνικό με την εταιρεία Strintzis Lines». (ii) Στο Πρακτικό 99/8.6.1999 (σελ.159) αναφέρεται ότι «ο Σφηνιάς προτείνει να δρομολογηθούν τα παραπάνω ιπτάμενα δελφίνια στις γραμμές του Αργοσαρωνικού και να μειωθούν τα τιμολόγια, ώστε να αποτραπούν πολλοί ανταγωνιστές που προγραμματίζουν να δραστηριοποιηθούν στις γραμμές αυτές». (iii) Στο Πρακτικό 100/18.6.1999 (σελ.165) αναφέρεται ότι «ο Σφηνιάς μετέφερε στο Δ.Σ. συνοπτικά τις αποφάσεις που λήφθηκαν στη σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 16.6.99 με συμμετοχή των Λιμενικών Πρακτόρων Αργοσαρωνικού, στοχεύοντας στην κατά το δυνατόν καλύτερη εμπορική εκμετάλλευση του στόλου της εταιρείας, αξιοποίηση του διαθεσίμου στόλου, πραγματοποίηση περισσοτέρων κατευθείαν δρομολογίων και επιλογή επιθετικότερης τιμολογιακής πολιτικής προς την καλύτερη αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Ο Σφηνιάς τόνισε ότι ο στόχος της εταιρείας είναι να αντιμετωπισθεί ο ανταγωνισμός με κατευθείαν δρομολόγια (όπου αυτά κρίνονται εμπορικά εύστοχα), στα οποία φαίνεται το πλεονέκτημα της ταχύτητας του ταχύπλοου έναντι των συμβατικών πλοίων».

στ) Οι ανωτέρω νομικοί φραγμοί θα περιορισθούν αισθητά με την προβλεπόμενη στο νόμο 2932/2001 άρση του cabotage την 1.11.2002. Το νέο σύστημα που θα εφαρμοσθεί προβλέπει: i) την ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων υπό προϋποθέσεις που αφορούν στις δυνατότητες λιμενικής υποδομής, σε θέματα που άπτονται της ασφάλειας και του αξιόπλοου των πλοίων κλπ., και ii) για τις γραμμές που δεν θα εκδηλωθεί επιχειρηματικό ενδιαφέρον, αναμένεται να θεσμοθετηθεί ενδεχομένως σύστημα συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας συγκεκριμένου χρόνου, με αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής ή επιδότησή της.

3. Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν ευσταθούν οι ισχυρισμοί των ενδιαφερομένων μερών ότι στις υπό κρίση υποθέσεις, δεν μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή του Ν.703/1977 (για «σχετική αγορά», «μερίδια αγοράς», «ανταγωνίστριες εταιρείες» κλπ.), συνεπεία του ισχύοντος νομικού καθεστώτος για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, αλλά και λόγω α) της εξυπηρέτησης προσέγγισης διαφόρων γεωγραφικών περιοχών και σημείων τόσο από ταχύπλοα όσο και από κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία, τα οποία (συμβατικά) διακρίνονται σε «ημερόπλοια» και εκτελούν τους κυκλικούς πλόες εντός της ίδιας ημέρας και σε πλοία ολοκληρώνοντα τους κυκλικούς πλόες σε διάστημα μεγαλύτερο των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών, β) της υποχρεωτικής ακινησίας των πλοίων επί δίμηνο για την ετήσια επιθεώρησή τους, η οποία δεν συμπίπτει χρονικά για όλα τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις ίδιες αγορές, γ) της ανακατάταξης, πολλές φορές, από το ΥΕΝ γραμμών και δρομολογίων, δ) της δρομολόγησης εκτάκτως των πλοίων με απόφαση του ΥΕΝ λόγω συγκοινωνιακών αναγκών, ε) της διαφορετικής μεταφορικής κίνησης, λόγω διαφοράς στην ώρα αναχώρησης για τον ίδιο προορισμό και τους ίδιους ενδιάμεσους προορισμούς, και στ) της ύπαρξης σε πολλούς προορισμούς προσέγγισης μεγάλων αεροδρομίων, μέσω των οποίων διακινούνται πάρα πολλοί επιβάτες.

VII. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

1. α. Ως σχετική αγορά προϊόντος θεωρείται η αγορά η οποία περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή και υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, της τιμής τους και της σκοπούμενης χρήσης τους, ενώ ως σχετική γεωγραφική αγορά θεωρείται η αγορά που περιλαμβάνει την περιοχή, στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πωλούν τα σχετικά προϊόντα ή παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού.

β. Στις υπό κρίση υποθέσεις:

1) Η εξαγοράζουσα, στην πρώτη συγκέντρωση, εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. παρείχε το 1998 υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών επιβατών, οχημάτων και πραγμάτων με στόλο που αποτελείτο από κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία στις ακτοπλοϊκές γραμμές: i) Ηρακλείου - Κυκλάδων - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης, ii) Πειραιά - Ηρακλείου, iii) Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Κέρκυρας, iv) Πειραιά - Αν. Κυκλάδων (μέσω της θυγατρικής της MLHF) καθώς επίσης και στις Διεθνείς Γραμμές Πάτρας - Ανκό-

νας και Πάτρας - Βενετίας, ενώ εκτελούσε και μεταφορές φορτηγών οχημάτων με εμπορικό πλοίο τύπου RO-RO στη γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου και κρουαζιέρες μεταξύ Κρήτης και Σαντορίνης.

2) Η εξαγορασθείσα στην α΄ φάση (ως εταιρεία «όχημα») και εξαγοράζουσα στη β' φάση της αρχικής συγκέντρωσης αλλά και στις ακόλουθες 20 συγκεντρώσεις εταιρεία ΣΕΡΕΣ ΑΕ/MFD είχε ως στόχο, αρχικά, την εξαγορά των ταχύπλοων των πέντε (5) πωλητριών εταιρειών της Κοινοπραξίας, μαζί με τις άδειες σκοπιμότητας που τα συνόδευαν και που ήταν δρομολογημένα στις γραμμές: i) Πειραιά/Μαρίνας Ζέας - Αργοσαρωνικού και λιμένων Αν. Πελοποννήσου, ii) Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης, iii) Πειραιά - Δυτ. Κυκλάδων, iv) Δυτικών - Ανατολικών Κυκλάδων (ενδοκυκλαδικά) καθώς και την αγορά του ταχύπλοου καταμαράν Ε/Γ-Ο/Γ και του κλασσικού/συμβατικού Ε/Γ-Ο/Γ της MLHF, που εκτελούσαν δρομολόγια στις γραμμές Πειραιάς - Ανατολικές Κυκλάδες, και στη συνέχεια την εξαγορά όλων των πλοίων (συμβατικών και ταχύπλοων) με τις άδειες σκοπιμότητας αυτών, που αναφέρονται ανωτέρω υπό στοιχεία ΙΙΙ και ήσαν δρομολογημένα σε διάφορες γραμμές του Αιγαίου και ειδικότερα στις ακτοπλοϊκές γραμμές: i) Πειραιά - Δυτικών Κυκλάδων, ii) Πειραιά/Ραφήνας - Ανατολικών Κυκλάδων, iii) Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου/Κύμης - Βορ. Σποράδων, iv) Πειραιά - Πάρου - Ικαρίας - Σάμου, v) Πειραιά - Αργοσαρωνικού, προκειμένου να παρέχει δι' αυτών υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων, πραγμάτων και οχημάτων.

γ. Κατά συνέπεια, οι εξεταζόμενες συγκεντρώσεις από πλευράς σχετικής αγοράς προϊόντων ή υπηρεσιών αφορούν κατ' αρχήν στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων, οχημάτων και πραγμάτων σε γραμμές εσωτερικού (ακτοπλοΐα) (όπως η οριοθέτηση αυτή ίσχυε πριν το Ν.2837/2000). Η αγορά παροχής μεταφορικών υπηρεσιών δια θαλάσσης, παρά την πραγματοποίηση μεταφορών δι' αέρος και οδικώς, αποτελεί διακριτή αγορά, λόγω: α) της διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου, η οποία διαφοροποιείται ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού της συνολικής δαπάνης μεταφοράς (ατομική δαπάνη, οικογενειακή, ομαδική, ειδικών κατηγοριών προσώπων, απλή διαδρομή ή μετ' επιστροφής κλπ.), β) των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου, όπως είναι η διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα σε σχέση με την απόσταση, η ασφάλεια, η άνεση, τα όρια μεταφορικού βάρους, η ευκολία προσέγγισης του τελικού προορισμού, η ευπάθεια στις καιρικές συνθήκες, οι λοιπές παρεχόμενες από το μεταφορικό μέσο υπηρεσίες κλπ., γ) των ειδικών λόγων για τη χρήση κάθε μέσου (όπως επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής, ανάγκη μεταφοράς μεγάλου φορτίου, ανάγκη μεταφοράς οχήματος κλπ.). Πάντως, και στην περίπτωση παραδοχής μερικής υποκατάστασης μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, η υποκατάσταση αυτή δεν είναι πάντοτε δυνατή για τους περισσότερους των «προορισμών» που εξυπηρετούν τα πλοία, αφού η αεροπορική σύνδεση μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και νήσων ή νήσων μεταξύ τους δεν είναι πάντοτε δυνατή, ελλείψει αεροδρομίων σε πολλά νησιά, ενώ η οδική προσέγγιση αυτών είναι αδύνατη. Ενόψει αυτών, η υποκατάσταση μεταξύ διαφόρων μεταφορικών μέσων είναι εν προκειμένω απλώς περιστασιακή και επομένως αμελητέα.

δ. Περαιτέρω, στην αγορά της παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών επιβατών και οχημάτων εκτελούνται πλόες από πλοία με δυνατότητα μεταφοράς: α) μόνο επιβατών (επιβατηγά, Ε/Γ) και β) επιβατών και οχημάτων (επιβατηγά - οχηματαγωγά, Ε/Γ-Ο/Γ). Επίσης, τα πλοία με βάση την υπηρεσιακή τους ταχύτητα διακρίνονται σε: α) συμβατικού/κλασσικού τύπου: i) Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ικανά να αναπτύξουν μέγιστη ταχύτητα έως 22 κόμβους (ανοικτού τύπου - πορθμεία και κλειστού τύπου), ii) Ε/Γ-Ο/Γ νέας τεχνολογίας, ικανά να αναπτύξουν μέγιστη ταχύτητα 25-30 κόμβους (Highspeed Ferries) και β) ταχύπλοα (δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία), τα οποία μπορούν να εκτελέσουν μία διαδρομή σε μισό περίπου χρόνο από τα συμβατικά, αλλά το εισιτήριό τους στοιχίζει περίπου τα διπλάσια από αυτό των συμβατικών, ενώ είναι και πιο ευαίσθητα στις άσχημες καιρικές συνθήκες. Τα ταχύπλοα διακρίνονται περαιτέρω σε επιβατηγά υδροπτέρυγα (Ε/Γ-Υ/Γ), ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Flying Dolphins ή Mega Dolphins) και νέας τεχνολογίας Ε/Γ (Flyingcat) και Ε/Γ-Ο/Γ (Highspeed) τύπου καταμαράν, ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων. Ειδική, τέλος, κατηγορία πλοίων αποτελούν τα αμιγώς Φ/Γ-Ο/Γ (εμπορικά πλοία γνωστά ως RO-RO), τα οποία μεταφέρουν μόνο φορτηγά οχήματα και τους οδηγούς τους (μέχρι 12) και εκτελούν πλόες στο εσωτερικό μόνο κατόπιν σχετικής άδειας (σκοπιμότητας) από το ΥΕΝ, που λαμβάνεται για συγκεκριμένες γραμμές, ενώ, όταν εκτελούν πλόες από λιμάνια του εσωτερικού (όπως Πάτρα, Κόρινθο) για λιμάνι του εξωτερικού, δεν υπάρχει υποχρέωση λήψης σχετικής άδειας, αλλά ενός είδους (μεταφορικής) άδειας, που αφορά περισσότερο στην υποδομή του εσωτερικού-αφετήριου λιμένα. Τα εν λόγω πλοία δεν ασκούν ακτοπλοϊκή επιχείρηση.

ε. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα παραπάνω, οι σχετικές επί μέρους αγορές υπηρεσιών που αφορούν οι κρινόμενες υποθέσεις είναι: α) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, β) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με κλασσικού τύπου/συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοια, γ) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με ταχύπλοα και ειδικότερα με: i) ταχύπλοα επιβατηγά υδροπτέρυγα (Ε/Γ-Υ/Γ, Flying ή Mega Dolphins), ii) ταχύπλοα νέας τεχνολογίας επιβατηγά τύπου καταμαράν (Ε/Γ-Ο/Γ Highspeed) και δ) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με ταχύπλοα νέας τεχνολογίας (Ε/Γ-Ο/Γ Highspeed) τύπου καταμαράν. Τα περισσότερα πλοία που εκτελούν σήμερα πλόες στις πιο πολυσύχναστες γραμμές είναι της κατηγορίας συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ και της κατηγορίας ταχυπλόων Ε/Γ-Υ/Γ, ενώ έχει αυξηθεί σημαντικά και ο αριθμός των ταχύπλοων νέας τεχνολογίας τύπου καταμαράν Ε/Γ (Flyingcat) και Ε/Γ-Ο/Γ Highspeed.

2. Ως σχετική γεωγραφική αγορά για τις υπό κρίση συγκεντρώσεις και συγκεκριμένα για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές προσώπων και οχημάτων θεωρείται κάθε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή που εκτελεί κάθε πλοίο με βάση την άδεια σκοπιμότητάς του και τα εγκεκριμένα από το ΥΕΝ δρομολόγια, δεδομένου ότι ο χρήστης της συγκεκριμένης υπηρεσίας επιλέγει συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή αναλόγως του τόπου αναχώρησης και του προορισμού του. Μερική υποκατάσταση θα μπορούσε να γίνει δεκτή μεταξύ κοντινών λιμένων, εφόσον θα μπορούσε ο πελάτης να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες αυτούς για αναχώρηση την ίδια ώρα, με ίδιου τύπου μέσο και άφι-

ξη στον προορισμό του τη συγκεκριμένη ώρα - προϋποθέσεις που δεν υφίστανται εν προκειμένω. Η επιλογή της συγκεκριμένης υπηρεσίας από τον χρήστη αφορά κατ?αρχήν στην ακτοπλοϊκή γραμμή που θα χρησιμοποιήσει για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του (τουριστικές, επιχειρηματικές ή άλλες) και κατόπιν στο πλοίο, στο οποίο θα επιβιβασθεί. Σημαντικό στοιχείο για τον προσδιορισμό της γεωγραφικής αγοράς είναι το γεγονός ότι οι εταιρείες που συμμετέχουν στον κλάδο δεν έχουν την ευχέρεια επιλογής δρομολογιακής γραμμής, αφού αυτή ρυθμίζεται από το ΥΕΝ και ορίζεται βάσει των αδειών σκοπιμότητας. Συνεπώς, ως επιμέρους σχετικές αγορές στις υπό κρίση υποθέσεις θα πρέπει να θεωρηθούν οι δρομολογιακές γραμμές, στις οποίες δραστηριοποιούνται κατά το χρόνο συμφωνίας των κρινομένων συγκεντρώσεων οι συμμετέχουσες σ' αυτές επιχειρήσεις, ήτοι οι επιμέρους θαλάσσιες δρομολογιακές γραμμές και ειδικότερα:

(α) Για την αρχική (3.12.1998) συγκέντρωση, οι ακτοπλοϊκές γραμμές στις οποίες δραστηριοποιούντο: 1) οι πέντε (5) πωλήτριες εταιρείες, ήτοι οι γραμμές: i) Πειραιά ή Μαρίνας Ζέας προς/από λιμένες Αργοσαρωνικού (Αίγινα, Μέθανα, Πόρος, Ύδρα, Σπέτσες) και Ανατ. Πελοποννήσου (Πόρτο Χέλι, Ερμιόνη, Λεωνίδιο, Μονεμβασιά, Ναύπλιο, Νεάπολη κ.α.), ii) Βόλου ή Αγ. Κωνσταντίνου προς/από λιμένες Β. Σποράδων και Θεσσαλονίκης (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόννησος, Γλώσσα, Σκύρος, Κύμη), και iii) Πειραιά προς/από λιμένες Δυτ. Κυκλάδων και ενδοκυκλαδικά στις Ανατ. Κυκλάδες (Σίφνος, Μήλος, Σέριφος, Κύθνος και Κίμωλος/Πάρος, Νάξος, Μύκονος, Τήνος, Σύρος) και από Μαρίνα Ζέας προς Κέα και Άνδρο, 2) η ML-HF, ήτοι η γραμμή: iv) Πειραιά προς/από λιμένες Ανατ. Κυκλάδων (Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σύρος, Ίος, Σίκινος, Σαντορίνη, Κατάπολα, Αστυπάλαια, Αιγιάλη), και 3) η εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., ήτοι οι γραμμές: v) Πειραιάς - Ηράκλειο, vi) Ηράκλειο - Κυκλάδες - Β. Σποράδες - Θεσσαλονίκη (με ενδιάμεσους λιμένες προσέγγισης: Θήρα, Πάρος, Νάξος, Τήνος, Σύρος, Σκιάθος, Βόλος), vii) Πάτρα - Ηγουμενίτσα με τελικό προορισμό την Ανκόνα, και viii) Πάτρα -Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα με τελικό προορισμό την Βενετία.

(β) Για κάθε μία από τις είκοσι (20) συγκεντρώσεις, στις οποίες εν συνεχεία προέβη η MFD, πέραν των ανωτέρω υπό 2.(α) ακτοπλοϊκών γραμμών στις οποίες δραστηριοποιείτο ήδη η εξαγοράζουσα, λαμβάνονται υπόψη και οι ακτοπλοϊκές γραμμές, στις οποίες δραστηριοποιούντο οι προαναφερθέντες υπό στοιχεία III(Α.1-20) πωλητές των σχετικών πλοίων και αδειών σκοπιμότητας. Ειδικότερα: i) Για την 1η και 2η συγκεντρώσεις, που αφορούν στις εξαγορές 2 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων Ν.Ε. συμφερόντων Γ.Κ. Βεντούρη και Σταθάκη, η δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς - Κύθνος - Σέριφος - Σίφνος - Κίμωλος - Μήλος/- Ιος - Σαντορίνη, που ανήκει στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά-Δυτικών Κυκλάδων, ii) Για την 3η συγκέντρωση, που αφορά στην εξαγορά του κλασσικού/συμβατικού Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου Ν.Ε. συμφερόντων Κ. Μουλόπουλου, η δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ιος - Σαντορίνη/- Σύρος - Σίκινος - Φολέγανδρος - Θηρασία, της ευρύτερης ακτοπλοϊκής γραμμής Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων (Παροναξίας), iii) Για την 4η συγκέντρωση, που αφορά στην εξαγορά κλασσικού/συμβατικού Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου Ν.Ε. συμφερόντων οικ. Αγούδημου, η δρομολογιακή γραμμή Ραφήνα - Ανδρος - Τήνος - Μύκονος - Σύρος/- Πάρος - Νάξος - Ηρακλειά - Σχοινούσα - Κουφονήσια, της ευρύτερης ακτοπλοϊκής γραμμής Ραφήνας - Ανατ. Κυκλάδων, iv) Για την 5η συγκέντρωση, που αφορά στην εξαγορά 2 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, ενός (1) ταχύπλοου νέας τεχνολογίας Ε/Γ ΚΑΤ. και μίας (1) άδειας σκοπιμότητας του Γ. Γούτου και των ναυτικών του εταιρειών, οι δρομολογιακές γραμμές Ραφήνα - Ανδρος - Τήνος - Μύκονος - Σύρος/- Δονούσα - Αιγιάλη - Κατάπολα - Κουφονήσια - Σχοινούσα - Πάρος - Νάξος (για το ένα Ε/Γ-Ο/Γ και το Ε/Γ ΚΑΤ.), Βόλος/Αγ. Κωνσταντίνος - Βορ. Σποράδες/- Τρίκερι (για το άλλο (Ε/Γ-/Ο/Γ) και Βόλος/Αγ. Κωνσταντίνος - Βορ. Σποράδες - Θεσσαλονίκη (για την άδεια σκοπιμότητας), οι οποίες ανήκουν στις ευρύτερες ακτοπλοϊκές γραμμές Ραφήνας - Ανατ. Κυκλάδων και Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου - Βορ. Σποράδων, v) Για την 6η συγκέντρωση, που αφορά στις εξαγορές 5 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, 5 Ν.Ε. συμφερόντων Αντ. Αγαπητού, οι δρομολογιακές γραμμές Πειραιάς - Σύρος - Τήνος - Μύκονος - Πάρος - Νάξος - Ιος - Σαντορίνη/- Κατάπολα - Αιγιάλη - Δονούσα - Ηρακλειά - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα - Αιγιάλη - Ανάφη - Αστυπάλαια - Σίκινος - Φολέγανδρος (4 πλοία) και Πειραιάς - Πάρος - Ικαρία - Σάμος/- Φούρνοι Ικαρίας (1 πλοίο), οι οποίες ανήκουν στις ευρύτερες ακτοπλοϊκές γραμμές Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων (Παροναξίας) και Πειραιά - Πάρου - Ικαρίας - Σάμου, vi) Για την 7η συγκέντρωση, που αφορά στις εξαγορές 6 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, 6 Ν.Ε. συμφερόντων Κων/νου Αγαπητού, οι δρομολογιακές γραμμές Πειραιάς - Σύρος - Τήνος - Μύκονος/- Ικαρία - Φούρνοι - Πάτμος - Λειψοί (1 πλοίο), Πειραιάς - Σύρος - Τήνος - Μύκονος - Πάρος - Νάξος - Ιος - Σαντορίνη/- Ηρακλειά - Σχοινούσα - Δονούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα - Αιγιάλη - Αστυπάλαια - Ανάφη (4 πλοία) και Ραφήνα - Ανδρος - Σύρος - Τήνος - Μύκονος (1 πλοίο), οι οποίες ανήκουν στις ευρύτερες ακτοπλοϊκές γραμμές Πειραιά - Κυκλάδων - Ικαρίας και Πειραιά - Ανατ. & Δυτ. Κυκλάδων και Ραφήνας - Ανατ. Κυκλάδων, vii) Για την 8η συγκέντρωση, που αφορά στις εξαγορές 3 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και μίας άδειας σκοπιμότητας Ν.Ε. συμφερόντων οικ. Λ. Νομικού, οι δρομολογιακές γραμμές Βόλος/Αγ.Κωνσταντίνος/Κύμη - Σκιάθος - Σκόπελος - Αλόννησος (2 πλοία) Πειραιά - Κυκλάδες - Ικαρία - Σάμος (1 πλοίο), Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου - Βορ. Σποράδων (η άδεια), οι οποίες ανήκουν στις ευρύτερες ακτοπλοϊκές γραμμές Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου/Κύμης-Βορ. Σποράδων και Πειραιά - Κυκλάδων - Ικαρίας - Σάμου, viii) Για τις 9η έως και 14η συγκεντρώσεις, που αφορούν στις εξαγορές των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων α) της Ν.Ε. συμπλοιοκτησίας Κ. Αγαπητού - Μιχ. Χοχλάκη (1 πλοίο), β) του ναυτιλιακού συνεταιρισμού «Η ΥΔΡΑ» (1 πλοίο), γ) της ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ Ν.Ε. (1 πλοίο), δ) συμπλοιοκτησίας Ι. Μαρκοπουλιώτη και Π. Κουστένη (1 πλοίο), ε) δύο Ν.Ε. συμφερόντων οικ. Ιωαν. Λεφάκη (2 πλοία) και στ) της ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ Ν.Ε. (1 πλοίο), οι δρομολογιακές γραμμές Πειραιάς - Αίγινα - Μέθανα - Πόρος - Υδρα - Σπέτσες/-Ερμιόνη και Πειραιάς - Αίγινα - Μέθανα - Πόρος, που ανήκουν στις ευρύτερες ακτοπλοϊκές γραμμές Πειραιά - Αργοσαρωνικού, ix) Για την 15η συγκέντρωση, που αφορά στις εξαγορές 2 συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων (το ένα χωρίς άδεια σκοπιμότητας), 2 Ν.Ε. συμφερόντων αδελφών Πολύκ. και Νικ. Παπαϊωαννίδη, οι δρομολογιακές γραμμές Πειραιάς - Αίγινα - Μέθανα - Πόρος και Πειραιάς-Αίγινα/Σουβάλα, που ανήκουν στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά-Αργοσαρωνικού, x) Για τις 16η έως και 20η συγκεντρώσεις, που αφορούν στις εξα-

γορές των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων (που δεν διέθεταν άδειες σκοπιμότητας, α) συμπλοιοκτησίας ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ Ν.Ε. και ΛΕΦΑΚΗΣ Α.Ε. (1 πλοίο), β) της ΑΙΑΣ Ν.Ε. ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (1 πλοίο), γ) Ν.Ε. συμφερόντων οικ. Μαλτέζου (1 πλοίο), δ) ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π. Ν.Ε. (1 πλοίο) και ε) Ν.Ε. συμφερόντων οικ. Λεούση (1 πλοίο), η δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς-Αίγινα/Σουβάλα, που ανήκει στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά-Αργοσαρωνικού.

3.α. Σχετικά με τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών στις συγκεντρώσεις επιχειρήσεων σε κάθε μία από τις ως άνω προσδιορισθείσες σχετικές αγορές, κατά τον έλεγχο των στοιχείων των φακέλων της υποθέσεων, προέκυψαν τα ακόλουθα:

i) Το Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας της ΕΣΥΕ, κατά το χρόνο διεξαγωγής της αυτεπάγγελτης έρευνας της Γραμματείας, διέθετε επεξεργασμένα στοιχεία μόνο μέχρι το έτος 1998, τα οποία αφορούσαν επιβιβάσεις και αποβιβάσεις ατόμων και οχημάτων ανά λιμένα και γενική ακτοπλοϊκή γραμμή, που περιλαμβάνει τον ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης και τους λιμένες προορισμού. Τα δε στοιχεία διακίνησης επιβατών και οχημάτων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα, περιλαμβάνουν συνήθως αριθμό επιβιβασθέντων επιβατών και οχημάτων στα πλοία, ανεξάρτητα από τον τελικό προορισμό τους, ενώ δεν γίνεται διάκριση μεταξύ διακίνησης με ταχύπλοα και με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία.

ii) Ο αριθμός των λιμένων προσέγγισης των διαφόρων πλοίων που εξυπηρετούν ορισμένη γραμμή είναι κατά κανόνα μεγάλος και συνήθως δεν συμπίπτει για όλα τα πλοία. Πέραν αυτού, εκτός των τακτικών δρομολογίων κάθε πλοίου, πραγματοποιούνται και έκτακτες δρομολογήσεις (μεταδρομολογήσεις), κατόπιν σχετικής απόφασης του ΥΕΝ, για την εξυπηρέτηση συγκοινωνιακών αναγκών σε περιόδους αιχμής ή ειδικών ή έκτακτων αναγκών, όπως εκλογές κλπ..

iii) Στην αρχική συγκέντρωση, τα μερίδια αγοράς των πωλητριών εταιρειών της Κοινοπραξίας στις επί μέρους δρομολογιακές γραμμές υπολογίζονται μόνο συνολικά για όλα τα πλοία και τις εταιρείες ενόψει του ότι όλα τα πλοία των πωλητριών εταιρειών λειτουργούσαν υπό κοινή διαχείριση και εναλλάσσοντο στα διάφορα δρομολόγια ανάλογα με την ετοιμότητά τους, τις λειτουργικές ανάγκες και την επιβατική κίνηση, ανεξάρτητα από την εταιρεία στην οποία ανήκαν, τα δε δρομολόγια που ενέκρινε το ΥΕΝ δεν καθόριζαν συγκεκριμένο πλοίο ανά δρομολογιακή γραμμή, αλλά ομάδα πλοίων ανά γενικότερη γεωγραφική περιοχή και η έγκριση εδίδετο στο όνομα της Κοινοπραξίας συνολικά, δεδομένου και του γεγονότος ότι όλα τα πλοία της Κοινοπραξίας αγοράσθηκαν την ίδια ημερομηνία από την MFD και τα μερίδιά της μεταβιβάσθηκαν συνολικά.

iv) Υπό κοινή διαχείριση λειτουργούσαν και τα πλοία των εταιρειών που συμμετείχαν στις επόμενες συγκεντρώσεις και ανήκαν σε κοινοπραξίες. Λόγω δε του ότι, μετά την εξαγορά των πλοίων που μετείχαν σε κάθε κοινοπραξία από την MFD, οι εν λόγω κοινοπραξίες διαλύθηκαν, η αναζήτηση στοιχείων από τις συμμετέχουσες σε κάθε συγκέντρωση πωλήτριες εταιρείες δεν κατέστη σε όλες τις περιπτώσεις εφικτή. Πέραν αυτού, στις περιπτώσεις που προσκομίσθηκαν στοιχεία ήταν συνήθως συγκεντρωτικά για όλα τα πλοία της συγκεκριμένης κοινοπραξίας, ενώ τα στοιχεία διακίνησης επιβατών και οχημάτων που διέθεσαν ορισμένες από τις συμμετέχουσες στις επιμέρους συγκεντρώσεις εταιρείες περιελάμβαναν αριθμό επιβιβασθέντων επιβατών και οχημάτων ανεξαρτήτως προορισμού.

v) Όσον αφορά τις άδειες σκοπιμότητας: i) τα πλοία που ήταν ήδη δρομολογημένα σε ακτοπλοϊκή γραμμή προ του έτους 1976 εκτελούν δρομολόγια χωρίς τέτοια άδεια και ii) σε ορισμένες από τις άδειες αυτές παρατηρείται διάσταση μεταξύ των αναγραφομένων και των πραγματικά εκτελουμένων δρομολογίων σε μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αφού το ΥΕΝ μπορεί να διατάσσει τη μεταδρομολόγηση οποιουδήποτε πλοίου ανάλογα με τις υφιστάμενες ανάγκες.

β. Εν προκειμένω, ενόψει των ανωτέρω, ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς πραγματοποιείται βάσει του αριθμού των πλοίων που εκτελούσαν, τις περιόδους που αφορούν οι κρινόμενες υποθέσεις, πλόες σε κάθε ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή σε συνδυασμό με τα γενικότερα χαρακτηριστικά τους (ταχύπλοα ή συμβατικά). Ο υπολογισμός αυτός, στο μέτρο που στηρίζεται σε μια ευρύτερη οριοθέτηση της σχετικής αγοράς τόσο κατ' αντικείμενο όσο και κατά τόπο όχι μόνο δεν είναι δυσμενής αλλ' αντίθετα είναι ευνοϊκή για τις ελεγχόμενες επιχειρήσεις. Πράγματι, ο υπολογισμός των μεριδίων σε μια αγορά, στην οποία αφενός συνυπολογίζονται τα συμβατικά πλοία και τα ταχύπλοα και αφετέρου δεν λαμβάνεται ως βάση υπολογισμού η κάθε μία, αλλά η ευρύτερη ακτοπλοϊκή γραμμή, είναι προφανές, ότι έχει την τάση να εμφανίζει τη θέση των δραστηριοποιουμένων στις αγορές αυτές επιχειρήσεων ασθενέστερη από ό,τι αυτή είναι στην πραγματικότητα (δηλ. με ακριβέστερη «στενότερη» οριοθέτηση της σχετικής αγοράς).

4.1. Προ της πραγματοποίησης της από 3.12.1998 συμφωνηθείσας συγκέντρωσης, η εξαγοράζουσα εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΑΝΕ δραστηριοποιείτο στις αγορές:

4.1.1. Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία:

α) στη Γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου.

Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα από την εταιρεία στοιχεία, το έτος 1997, τα μερίδιά της στην αγορά διακίνησης επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών, στην ανωτέρω ακτοπλοϊκή γραμμή, ήταν 79%, 76% και 59% αντίστοιχα, ενώ τα έτη 1998 και 1999 υπερέβαιναν το 70%.

Μοναδικός ανταγωνιστής της στη γραμμή αυτή ήταν η εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ..

β) στη Γραμμή Ηρακλείου - Κυκλάδων - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης.

Στη γραμμή αυτή η εταιρεία δρομολογούσε το Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ, με ενδιάμεσους λιμένες προσέγγισης τους Θήρα - Πάρος - Νάξος - Σύρος - Τήνος - Σκιάθος - Βόλος.

Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα από την εταιρεία στοιχεία, το έτος 1997, τα μερίδιά της στην αγορά διακίνησης επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών, στη γραμμή αυτή ήταν 88%, 90% και 90% αντίστοιχα, ενώ τα έτη 1998 και 1999 υπερέβαιναν το 80%.

Μοναδικός ανταγωνιστής της εταιρείας, σύμφωνα με στοιχεία της ιδίας, στην ίδια γραμμή ήταν η εταιρεία G.A. FERRIES, με ένα (1) Ε/Γ-Ο/Γ.

γ) στις Γραμμές Πειραιά- Ανατολικών Κυκλάδων.

Η εταιρεία δραστηριοποιείτο στην γραμμή Πειραιά - Νάξου - Πάρου - Σύρου - Σίκινου - Σαντορίνης - Αστυπάλαιας - Αμοργού - Ίου με το Ε/Γ-Ο/Γ, ΑΡΙΑΔΝΗ, της θυγατρικής της εταιρεία MLHF.

Στην περιοχή των Κυκλάδων δραστηριοποιείτο μεγάλος αριθμός ανταγωνιστριών εταιρειών.

δ) στις Γραμμές Πάτρας-Ηγουμενίτσας με τελικό προορισμό την Ανκόνα και Πάτρας - Κέρκυρας - Ηγουμενίτσας με τελικό προορισμό τη Βενετία.

Στις ως άνω διεθνείς γραμμές Πάτρας - Ιταλίας, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. δραστηριοποιείτο με 4 Ε/Γ-Ο/Γ. Στις ίδιες γραμμές δραστηριοποιούντο επίσης, την περίοδο 1997-1998, οι εταιρείες: ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ, SUPERFAST FERRIES και A.N.E.K. LINES.

4.1.2. Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με ταχύπλοα στις Γραμμές Πειραιά- Ανατολικών Κυκλάδων.

Στην εν λόγω αγορά η ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΑΝΕ δραστηριοποιείτο μέσω της θυγατρικής της εταιρείας MLHF με ένα (1) ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ Κατ. με δυνατότητα μεταφοράς και οχημάτων, το HIGH SPEED 1, δρομολογημένο στις Ανατολικές Κυκλάδες και ειδικότερα στη γραμμή Πειραιά - Μυκόνου - Νάξου - Πάρου - Σύρου.

Στην αγορά αυτή δραστηριοποιούντο και οι ανταγωνιστές: 1) ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΜΕ 1 ταχύπλοο που είχε όμως αφετήριο λιμένα τη Ραφήνα και 2) DOLPHINS SEA LINES, υδροπτέρυγα τα οποία όμως εκτελούσαν ενδοκυκλαδικά δρομολόγια.

4.2. Η πραγματοποίηση της από 3.12.1998 συμφωνηθείσας συγκέντρωσης επηρέασε τις παρακάτω σχετικές αγορές:

α) Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με ταχύπλοα στις Γραμμές Πειραιά/Μαρίνας Ζέας - Λιμένων Αργοσαρωνικού και Αν. Πελοποννήσου.

Με την αρχική συγκέντρωση η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., μέσω της ΣΕΡΕΣ Α.Ε./MFD, απέκτησε 16 Ε/Γ-Υ/Γ και δύο (2) Ε/Γ καταμαράν, που διέθετε η Κοινοπραξία Υδροπτερύγων και τα οποία δρομολογούσε στην ευρύτερη περιοχή του Αργοσαρωνικού.

Ειδικότερα, η Κοινοπραξία διέθετε άδειες σκοπιμότητας για: (α) τα Flying Dolphins IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII και XXIX, το Flying Dolfin XVI, το οποίο είχε άδεια σκοπιμότητας για δύο περιοχές αλλά εκτελούσε δρομολόγια μόνο στον Αργοσαρωνικό, το Flying Dolfin XVII, το οποίο δραστηριοποιούνταν και στις γραμμές Β. Σποράδων ως αμοιβό (δηλ. εναλλασσόμενο με άλλο πλοίο) και τα Flying Dolphins XX, XXI, XXII και XXV που επίσης εκτελούσαν δρομολόγια στον Αργοσαρωνικό αλλά και στις Β. Σποράδες ως αμοιβά, (β) τα Flying Cat 1 και 2 και (γ) το Flying Dolphin II, το οποίο δεν διέθετε άδεια σκοπιμότητας.

Στην αγορά αυτή δραστηριοποιούντο και οι ανταγωνίστριες εταιρείες: 1) ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ν.Ε., με 3 Ε/Γ-Υ/Γ στη γραμμή: Πειραιάς-Αίγινα (Σουβάλα & Αγ. Μαρίνα). 2) ΝΗΣΟΣ ΑΓΚΙΣΤΡΙ Ν.Ε., με 1 Ε/Γ καταμαράν στη γραμμή: Πειραιάς-Αίγινα-Αγκίστρι. 3) ΜΑΜΟΝΤ Ν.Ε., με 1 Ε/Γ καταμαράν στη γραμμή: Πειραιά - Αίγινα - Αγκίστρι και 4) μόνο για το 1998 και η ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. με το ταχύπλοο Ε/Γ SEAJET 2, το οποίο εκτέλεσε δρομολόγια από Πειραιά σε Αίγινα, Πόρο, Πόρτο Χέλι, Σπέτσες, Υδρα, Ερμιόνη, ενώ το επόμενο έτος δρομολογήθηκε στη γραμμή Ραφήνα - Τήνο - Μύκονο - Πάρο.

Συνεπώς με την αρχική συγκέντρωση η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. απέκτησε, μέσω της ΣΕΡΕΣ Α.Ε./MFD, το 100% της αγοράς ταχύπλοων μεταφορών επιβατών μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των διαφόρων προορισμών της περιοχής Αργοσαρωνικού, πλην Αίγινας και Αγκιστριού.

β) Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με ταχύπλοα στις Γραμμές Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου/Κύμης - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης.

Με τη συγκέντρωση, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., μέσω της ΣΕΡΕΣ Α.Ε./MFD, απέκτησε 9 Ε/Γ-Υ/Γ, τα Flying Dolphins XIII, XIV, XV, XVIII, XIX, XXIII, XXIV, XXVI και το Mega Dolfin XXX, που διέθετε η Κοινοπραξία και τα οποία δρομολογούσε στην ευρύτερη περιοχή των Βορ.Σποράδων. Επίσης, στη γραμμή δραστηριοποιούνταν ως αμοιβά και τα Flying Dolfins XX, XXI, XXII και XXV της Κοινοπραξίας που ήταν δρομολογημένα στις γραμμές Αργοσαρωνικού.

Στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με ταχύπλοα στην ευρύτερη περιοχή των Βορ. Σποράδων δεν δραστηριοποιειούντο ανταγωνιστές.

Συνεπώς, με την αρχική συγκέντρωση η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. απέκτησε, μέσω της ΣΕΡΕΣ Α.Ε./MFD, το 100% της αγοράς ταχύπλοων μεταφορών και στις Βόρ. Σποράδες.

γ) Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με ταχύπλοα στις Γραμμές Πειραιά/Μαρίνας Ζέας-Κυκλάδων.

Στην αγορά αυτή, πέραν της MLHF της οποίας το ταχύπλοο προσέγγιζε λιμένες των Ανατολικών Κυκλάδων, δραστηριοποιούντο και δύο (2) από τις εταιρείες της Κοινοπραξίας με 4 ταχύπλοα, τα Mega Dolphin XXXI και XXXII και τα Flying Dolphin XVI και XVII (τα 2 τελευταία διέθεταν άδειες για δύο περιοχές), δρομολογημένα στις γραμμές Πειραιά - Δυτ. Κυκλάδων και ενδοκυκλαδικά στις Αν. Κυκλάδες, καθώς και στις γραμμές Μαρίνας Ζέας-Ανδρου και Κέας.

Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα από το ΥΕΝ στοιχεία, στις γραμμές των Κυκλάδων συμμετείχαν πολλές ανταγωνίστριες κοινοπραξίες και εταιρείες με 24 πλοία, εκ των οποίων όμως τα περισσότερα ήταν κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ - Ο/Γ και διέθεταν άδειες σκοπιμότητας ως εξής: α) δέκα (10) Ε/Γ-Ο/Γ για την ευρύτερη γραμμή Πειραιά - Ανατολικών Κυκλάδων, β) τρία Ε/Γ-Ο/Γ και ένα ταχύπλοο τύπου καταμαράν Ε/Γ για γραμμές Ραφήνας -Ανατολικών Κυκλάδων, γ) τρία (3) Ε/Γ-Ο/Γ για την ευρύτερη γραμμή Πειραιά - Ανατολικών Κυκλάδων-Σάμου-Ικαρίας, δ) δύο (2) Ε/Γ-Ο/Γ για την ευρύτερη γραμμή Πειραιά-Δυτικών Κυκλάδων, ε) τέσσερα (4) Ε/Γ-Ο/Γ πλοία για την ευρύτερη γραμμή Κυκλάδων - Δωδεκανήσων (3 από Πειραιά και 1 από Ραφήνα) και στ) ένα (1) Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο για την ευρύτερη γραμμή Θεσσαλονίκης - Κυκλάδων.

Δεδομένου ότι στην αγορά ταχύπλοων μεταφορών της γραμμής Πειραιά - Δυτικών Κυκλάδων, πέραν εταιρειών της Κοινοπραξίας, δεν δραστηριοποιούντο άλλες εταιρείες, με την από 3.12.1998 συγκέντρωση η ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΑΝΕ, μέσω της ΣΕΡΡΕΣ Α.Ε./MFD, απέκτησε μερίδιο 100%.

4.3. Η MFD, κατέχοντας, μετά την ολοκλήρωση της από 3.12.1998 συγκέντρωσης, το 100% των αγορών παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με ταχύπλοα α) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων Αργοσαρωνικού, πλην Αίγινας και Αγκιστριού, β) μεταξύ Βόλου (ή Αγ. Κωνσταντίνου ή Κύμης) και των λιμένων Β. Σποράδων, γ) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων των Δυτικών Κυκλάδων, προέβη, κατά το διάστημα 3.3.-31.12.1999 σε 20 συγκεντρώσεις επιχειρήσεων, οι οποίες επηρέασαν τις παρακάτω αγορές:

α) Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία στις Γραμμές Πειραιά - Λιμένων Αργοσαρωνικού και Αν. Πελοποννήσου.

Τον Δεκέμβριο 1999, η MFD, με την πραγματοποίηση 12 συγκεντρώσεων (βλπ. ανωτέρω υπό στοιχ. ΙΙΙ.Α., τις συ-

γκεντρώσεις με αριθμ. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 και 20), απέκτησε 14 κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, εκ των οποίων, α) εννέα (9) της Κοινοπραξίας Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων Σαρωνικού «ΠΟΣΕΙΔΩΝ», που εξυπηρετούσαν τη γραμμή Πειραιάς - Αίγινα - Μέθανα - Πόρος, β) τέσσερα (4) της Κοινοπραξίας «ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ» που εξυπηρετούσαν τη γραμμή Πειραιάς - Αίγινα - Μέθανα - Πόρος - Ύδρα - Ερμιόνη - Σπέτσες, ενώ γ) ένα (το «ΝΕΦΕΛΗ» της εταιρείας ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ Ν.Ε.) δεν εκτελούσε δρομολόγια προ της εξαγοράς του από την MFD και η εταιρεία, μετά την εξαγορά το δρομολόγησε στη γραμμή αυτή.

Τα Μνημόνια Συμφωνίας για την εξαγορά των ανωτέρω πλοίων υπεγράφησαν κατά το διάστημα 21.10.-24.12.99, ενώ η μεταβίβασή τους έλαβε χώρα το διάστημα 2-30.12.99.

Μετά τις εξαγορές των πλοίων από την MFD οι παραπάνω κοινοπραξίες διαλύθηκαν, ενώ στην περιοχή αυτή, παρέμειναν μόνο δύο ανταγωνιστές: 1) η εταιρεία ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ε.Π.Ε., με 1συμβατικό Ε/Γ και εκ μετασκευής Ο/Γ πλοίο που εξυπηρετούσε τη γραμμή Πειραιάς-Αίγινα (Σουβάλα & Αγ. Μαρίνα) και 2) οι ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ και ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΝΟΥ, με 1 συμβατικό Ε/Γ στη γραμμή: Πειραιάς-Αίγινα-Αγκίστρι.

Συνεπώς, μετά την εξαγορά των ανωτέρω Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων η MFD απέκτησε το 100% της αγοράς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία μεταξύ Πειραιά και λιμένων Αργοσαρωνικού και Ανατολικής Πελοποννήσου πλην Αίγινας και Αγκιστριού.

β) Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία στις Γραμμές Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου/Κύμης - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης.

Τον Δεκέμβριο 1999, η MFD, με την πραγματοποίηση δύο (2) συγκεντρώσεων (βλπ. ανωτέρω υπό στοιχ. ΙΙΙ.Α., τις συγκεντρώσεις με αριθμ. 5 και 8) απέκτησε α) τρία (3) Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, τα οποία συμμετείχαν στην Κοινοπραξία Γραμμών Σποράδων (στην οποία συμμετείχε και το πλοίο ΣΚΟΠΕΛΟΣ (συμφερόντων Λ. Νομικού), το οποίο μετά την εξαγορά των άλλων πλοίων της κοινοπραξίας από την MFD και τη διάλυση της τελευταίας αποδρομολογήθηκε) και εξυπηρετούσαν τη Γραμμή Βόλος/Αγ. Κωνσταντίνος/Κύμη - Σκιάθος - Σκόπελος - Αλόννησος, και β) δύο (2) άδειες σκοπιμότητας για τη Γραμμή Βόλος/Αγ. Κωνσταντίνος - Βόρ. Σποράδες (η μία εξ αυτών και για Θεσσαλονίκη). Εκ των πλοίων, το ένα («ΛΗΜΝΟΣ») χρονοναύλωσε (μέχρι 31.11.2000) σε αλλοδαπή εταιρεία, για πλόες εξωτερικού, ενώ τη μία άδεια σκοπιμότητας (1311.279/4/99) υλοποίησε με το πλοίο ΕΞΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ (που αγόρασε από την εταιρεία ΒΑΛΤΕΤΣΙ Ν.Ε., συμφερόντων Γ. Γούτου, 5η συγκέντρωση), που αποδρομολόγησε από τη γραμμή Ραφήνας-Κυκλάδων.

Τα Μνημόνια Συμφωνίας για την εξαγορά των ανωτέρω πλοίων και αδειών σκοπιμότητας υπεγράφησαν τον Νοέμβριο 1999, ενώ η μεταβίβασή τους έλαβε χώρα τον Δεκέμβριο 1999.

Συνεπώς, μετά τις εξαγορές, η MFD, στην ανωτέρω γραμμή διέθετε 3 κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και μία άδεια σκοπιμότητας προς υλοποίηση.

Όπως προαναφέρθηκε, στην αγορά θαλασσίων μεταφορών με συμβατικά πλοία στις Βορ. Σποράδες δραστηριοποιείτο εν μέρει η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. με το ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ, το οποίο όμως είχε αφετήριο λιμένα το Ηράκλειο Κρήτης και τελικό προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Επίσης, λιμένες των Βορ. Σποράδων εξυπηρετούσαν και η (συνδεδεμένη εταιρεία) G.A. FERRIES και η ανταγωνίστρια εταιρεία Ν.Ε. ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ & ΕΥΒΟΙΑΣ με ένα (1) συμβατικό Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο κάθε μία.

Επομένως, με τις παραπάνω συγκεντρώσεις, η MFD απέκτησε ηγετική θέση στην αγορά των θαλασσίων μεταφορών με συμβατικά πλοία στις γραμμές, δεδομένου και του γεγονότος ότι δύο από τρεις άλλες εταιρείες που εξυπηρετούσαν λιμένες της περιοχής αυτής, έστω και από διαφορετικούς αφετήριους λιμένες, ήταν συνδεδεμένες με την MFD εταιρείες.

γ) Παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με ταχύπλοα και κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία στις Γραμμές Πειραιά/Μαρίνας Ζέας/Ραφήνας - Κυκλάδων και στην ειδική Γραμμή Πειραιά-Κυκλάδων-Ικαρίας-Σάμου.

Στις 2.3.1999 η MFD απέκτησε από την (συγγενή) εταιρεία MLHF το ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ Κατ., HIGH SPEED 1, που ήταν δρομολογημένο στις Ανατολικές Κυκλάδες και το οποίο ήταν και το μόνο ταχύπλοο στην περιοχή με δυνατότητα μεταφοράς και οχημάτων. Επίσης, τον Αύγουστο 1999 αγόρασε το ταχύπλοο Ε/Γ ΚΑΤ FLYING CAT 3 (5η συγκέντρωση), που ήταν δρομολογημένο στη γραμμή Ραφήνας-Ανατ. Κυκλάδων, ενώ δρομολόγησε στη γραμμή αυτή και το FLYING CAT 4, που είχε αγοράσει, χωρίς άδεια σκοπιμότητας, από την εταιρεία ΚΕΚΡΙΦΑΛΙΑ Ν.Ε..

Συνεπώς, το 1999, η MFD, μαζί με τα 4 ταχύπλοα που είχε αγοράσει από την Κοινοπραξία συγκέντρωσε στην περιοχή των Κυκλάδων 7 ταχύπλοα. Το 1998 στην αγορά αυτή δραστηριοποιείτο με ένα ταχύπλοο η ανταγωνιστική εταιρεία ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ, ενώ υπήρχαν και άλλα ταχύπλοα που εκτελούσαν ενδοκυκλαδικά δρομολόγια.

Στις 2.3.1999, η MFD απέκτησε από την MLHF το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ, το οποίο και πούλησε αμέσως μετά, ενώ κατά τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο 1999, με την πραγματοποίηση 8 συγκεντρώσεων (βλπ. ανωτέρω υπό στοιχ. ΙΙΙ.Α., τις συγκεντρώσεις με αριθμ. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 και 8) εξαγόρασε 17 Ε/Γ-Ο/Γ, εκ των οποίων: α) 5 συμμετείχαν στην Κοινοπραξία ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΕΞΠΡΕΣ ΦΕΡΡΥΣ, β) 2 στην Κοινοπραξία ΚΥΚΛΑΔΩΝ, γ) 5 στην Κοινοπραξία Γραμμών Αγαπητού, και δ) 2 στην Κοινοπραξία Δ. ΚΥΚΛΑΔΩΝ Ι. Μετά τις εξαγορές οι κοινοπραξίες αυτές διαλύθηκαν.

Τα Μνημόνια Συμφωνίας για την εξαγορά των ανωτέρω πλοίων υπεγράφησαν κατά το διάστημα 8.10.-20.12.99, ενώ η μεταβίβασή τους έλαβε χώρα το διάστημα 29.11-23.12.99.

Εκ των εξαγορασθέντων πλοίων: α) Τέσσερα (4) εξυπηρετούσαν πέραν των Κυκλάδων και άλλα νησιά, όπως Ικαρία, Σάμος και Αστυπάλαια, ενώ 3 είχαν ως αφετήριο λιμένα τη Ραφήνα αντί του Πειραιά, β) Ένα (1) πλοίο (ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ), το οποίο εκτελούσε την ειδική γραμμή Πειραιάς-Κυκλάδες-Ικαρία-Σάμος, το πούλησε στην ΑΝΕΝ και έχασε την άδεια σκοπιμότητάς του, την οποία, όμως, αναπλήρωσε το 2000 με νέα άδεια την οποία, μέχρι τη σύνταξη της υπ' αριθμ. 1518/5.6.2001 εισήγησης της Γραμματείας, δεν είχε υλοποιήσει. Στη γραμμή αυτή δρομολόγησε προσωρινά το ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ, που εξυπηρετούσε αποκλειστικά τις Ανατ. Κυκλάδες. γ) Δύο (2) πλοία (ΕΞΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ και ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΗΣ) τα αποδρομολόγησε.

Συνεπώς, μετά τις εξαγορές, η MFD, στην ανωτέρω

γραμμή διέθετε 14 κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία και μία άδεια σκοπιμότητας προς υλοποίηση.

Στις Κυκλάδες δραστηριοποιείτο, εν μέρει, και η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ, που εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Ηρακλείου - Θήρας - Πάρου - Νάξου - Σύρου - Τήνου - Σκιάθου - Βόλου - Θεσσαλονίκης.

Στην ίδια αγορά δραστηριοποιείτο και η συνδεδεμένη εταιρεία G.A.FERRIES, με 4 κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία καθώς επίσης και αρκετοί ανταγωνιστές, σημαντικότεροι των οποίων οι: α) STRINTZIS LINES με 4 πλοία, εκ των οποίων τα 2 Ε/Γ ταχύπλοα, β) LANE LINES με 2 Ε/Γ-Ο/Γ κλασσικού/συμβατικού τύπου, γ) NEL LINES με ένα (1) Ε/Γ-Ο/Γ νέας τεχνολογίας πλοίο, και άλλες μικρότερες εταιρείες με τουλάχιστον 4 πλοία.

Εξ άλλου, στην ειδική Γραμμή Πειραιά - Κυκλάδων - Ικαρίας - Σάμου, με την εξαγορά των τεσσάρων (4) πλοίων ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ (από τη γραμμή Πειραιά - Ανατολικών Κυκλάδων, η MFD το μεταδρομολόγησε στη γραμμή Πειραιά - Ικαρίας - Σάμου), ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ (βυθίστηκε στις 26.9.2000), ΕΞΠΡΕΣ ΝΑ ΑΣ (μετά την εξαγορά του προσέθεσε στο δρομολόγιό του προσέγγιση και σε Ικαρία) και ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ (το οποίο η MFD μεταπώλησε αμέσως στην ΑΝΕΝ), τις μεταδρομολογήσεις και τις έκτακτες δρομολογήσεις τα μερίδια αγοράς της MFD, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης, ξεπέρασαν το 30% στους επιβάτες και το 40% στα οχήματα προς Σάμο και Ικαρία. Στην ίδια περιοχή δραστηριοποιείτο και το πλοίο ΝΤΑΛΙΑΝΑ της (συνδεδεμένης) εταιρείας G.A. FERRIES.

4.4. Η ηγετική θέση και τα υψηλά μερίδιά της MFD, στις επιμέρους σχετικές αγορές θαλάσσιων μεταφορών στις οποίες εισήλθε με τις κρινόμενες συγκεντρώσεις επιβεβαιώνονται και από τον πίνακα που ακολουθεί και αφορά τον αριθμό των πλοίων των εταιρειών που δραστηριοποιήθηκαν το 2000 στις επιμέρους γραμμές που αφορούν οι εξεταζόμενες υποθέσεις (βλ. Πίνακα ΥΕΝ/ΔΘΣ, α.π.. 1978/5.1.00 και επιστολή MFD με α.π. 2357/22.11.00).

ΕΤΑΙΡΙΑ / ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	MFD	ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε.	G.A.FERRIES	ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ Ν.Ε.	ΑΝΕΚ	Ν.Ε.Λ.	HLIAS	SEA FALCON	ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	ΚΛΗΡ. Δ. & Γ. ΠΑΝΟΥ	ΚΕΡΑΥΝΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Πειραιά-Παροναξίας-Θήρας	6		1			1							8
Πειραιά-Παροναξίας-Θήρας (Ταχύπλοα)	2												2
Πειραιά-Σύρου-Τήνου-Μυκόνου	2						1						3
Πειραιά-Σύρου-Τήνου-Μυκόνου (Ταχύπλοα)	1												1
Ραφήνας-Κυκλάδων	2			2									4
Ραφήνας-Κυκλάδων (Ταχύπλοα)	2			2									4
Πειραιά-Δυτ.Κυκλάδων	2												2
Πειραιά-Δυτ.Κυκλάδων (Ταχύπλοα)	1												1
Πειραιά-Ικαρίας-Σάμου	2		1										3
Βόλου-Β.Σποράδων	3				1								4
Βόλου-Β.Σποράδων (Ταχύπλοα)	8												8
Ηρακλείου-Θεσσαλονίκης		1	1										2
Πειραιά-Ηρακλείου		2				2							4
Πειραιά-Αργοσαρωνικού	14									1	1		16
Πειραιά-Αργοσαρωνικού (Ταχύπλοα)	17							4	4			2	27
Σύνολο	**62**	**3**	**3**	**4**	**1**	**3**	**1**	**4**	**4**	**1**	**1**	**2**	**89**

VIII. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α.1 α.(i). Κατά το άρθρο 4 παρ. 2 εδάφ. β του Ν.703/77, όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 2296/95 και 2323/95, συγκέντρωση πραγματοποιείται και όταν ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μιας η περισσοτέρων άλλων επιχειρήσεων. Κατά δε τη διάταξη της παρ. 3 του ίδιου άρθρου, για την εφαρμογή του νόμου, ο έλεγχος απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία είτε μεμονωμένα, είτε από κοινού με άλλα και λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης και ιδίως από: α) δικαιώματα κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, β) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης.

α.(ii). Κατά το άρθρο 4β παρ.1 του Ν.703/77, όπως είχε

τροποποιηθεί με το Ν.2296/95 (άρθρο 2 παρ. 3) και ίσχυε μέχρι 27.9.1999, «Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού... όταν α) το μερίδιο αγοράς των προϊόντων ή υπηρεσιών που αφορά η συγκέντρωση, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 4στ, αντιπροσωπεύει στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της, τουλάχιστον είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) του συνολικού κύκλου εργασιών που πραγματοποιείται με τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που θεωρούνται ομοειδή από τον καταναλωτή λόγω των ιδιοτήτων, της τιμής τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται, ή β) ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4στ, ανέρχεται τουλάχιστον στο σε δραχμές ισόποσο των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) Ευρωπαϊκών Λογιστικών Μονάδων (ECU) και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, καθεμία χωριστά, στην εθνική αγορά συνολικό κύκλο εργασιών άνω του σε δραχμές ισόποσου των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) Ευρωπαϊκών Λογιστικών Μονάδων (ECU)». Η ανωτέρω παράγραφος 1 τροποποιήθηκε ως προς το στοιχείο β) αυτής, με το άρθρο 9 παρ. 3 του Ν.2741/99 και ίσχυε από 28.9.1999 έως 3.8.2000, οπότε τέθηκε σε ισχύ ο Ν.2837/2000, ως ακολούθως: «β) ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4 στ΄ ανέρχεται, στην εθνική αγορά, τουλάχιστον στο σε δραχμές ισόποσο των εβδομήντα πέντε εκατομμυρίων (75.000.000) Ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω του σε δραχμές ισόποσου των επτά εκατομμυρίων (7.000.000) Ευρώ (Euro)».

α.(iii). Κατά δε το άρθρο 4στ παρ. 3, εδαφ. β, του Ν.703/77, όπως ισχύει, μετά την αντικατάστασή του με το Ν.2296/95 (άρθρο 2 παρ. 7), «Δύο ή περισσότερες πράξεις...οι οποίες πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια διετούς περιόδου μεταξύ των ιδίων προσώπων ή επιχειρήσεων θεωρούνται ως μία μόνο συγκέντρωση που πραγματοποιείται την ημερομηνία της τελευταίας πράξης» (βλ. Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής 94/C 385/04 σχετικά με την έννοια του κύκλου εργασιών σύμφωνα με τον Κανονισμό 4064/89).

β.(i). Κατά τις ανωτέρω διατάξεις αντικείμενο του ελέγχου μπορεί να είναι μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες αποτελούν νομικές οντότητες, ή τα περιουσιακά στοιχεία επιχειρήσεων ή μέρος μόνο αυτών, όταν αποτελούν επιχειρηματική δραστηριότητα, της οποίας μπορεί να προσδιορισθεί σαφώς ο κύκλος εργασιών στην αγορά, όπως εμπορικά σήματα ή άδειες εκμετάλλευσης (βλ. και παρ.11 της ανωτέρω Ανακοίνωσης της Ε. Επιτροπής 98/C 66/02) σχετικά με την έννοια της συγκέντρωσης βάσει του Κανονισμού (ΕΟΚ) αρ. 4064/89 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων των επιχειρήσεων). Όταν δε ο νόμος αναφέρεται στην απόκτηση του ελέγχου τμημάτων μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων, η έννοια αυτών μπορεί να αφορά σε: α) μία ή περισσότερες χωριστές νομικές οντότητες, β) εσωτερικές υποδιαιρέσεις της εταιρείας που πραγματοποιεί την πώληση (όπως τμήμα ή επιχειρηματική μονάδα αυτής), ή γ) συγκεκριμένα στοιχεία του ενεργητικού της (π.χ. εμπορικά σήματα, άδειες εκμετάλλευσης κ.ά.), στα οποία μπορεί να αποδοθεί με σαφήνεια ένας κύκλος εργασιών αγοράς. (ΕΑ 10/ΙΙ/98 «CHEVRON - EXXON», 56/ΙΙ/99 «COCA COLA - CADBURY», 61/ΙΙ/99 «SORIN - COBE», 97/ΙΙ/99 «NOVA - SHELL», 103/ΙΙ/99 «CISCO - IBM», βλ. και παρ.14 της Ανακοίνωσης της Ε. Επιτροπής 98/C 66/03 σχετικά με την έννοια των συμμετεχουσών επιχειρήσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αρ. 4064/89 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων που εξειδικεύει την έννοια των τμημάτων).

β.(ii). Ως επιχείρηση, κατά την κρατούσα στην επιστήμη και νομολογία άποψη, δεδομένου ότι ούτε ο κοινοτικός, ούτε ο Έλληνας νομοθέτης δίνει κάποιο ορισμό, θεωρείται το οργανωμένο σύνολο παραγωγικών μέσων για την επιδίωξη οικονομικού σκοπού. Επιχείρηση υπάρχει και όταν παράλληλα προς την επίτευξη ενός οικονομικού στόχου επιδιώκονται και άλλοι στόχοι (κοινωνικοί, πολιτιστικοί, πολιτικοί κλπ.). Η επιχειρηματική δραστηριότητα δύναται να αφορά, είτε στην παραγωγή και εμπορία προϊόντων, είτε στην παροχή υπηρεσιών, χωρίς να ενδιαφέρει το μέγεθος της επιχείρησης, ο αστικός ή εμπορικός χαρακτήρας της. Τα πρόσωπα που μετέχουν στην επιχείρηση θα πρέπει να έχουν δικαιοπρακτική ικανότητα, ενώ αντίθετα, η επιχείρηση δεν είναι απαραίτητο να είναι η ίδια φορέας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων αυτοτελώς, αρκεί να έχει τη δικαιοπρακτική ικανότητα ο φορέας της επιχείρησης (βλ. Λ. Κοτσίρη, Δίκαιο Ανταγωνισμού 2000 παρ. 453). Έτσι, ως επιχείρηση δύναται να χαρακτηρισθεί ακόμα και εταιρεία που δεν έχει νομική αυτονομία (αφανής εταιρεία, αστική εταιρεία που στερείται νομικής προσωπικότητας, συμπλοιοκτησία κλπ). Εξάλλου, ως ένωση επιχειρήσεων δύναται να θεωρηθεί, εφόσον ορισμός δεν δίνεται από το νόμο, η πλειονότητα επιχειρήσεων που συνδέονται μεταξύ τους με οποιαδήποτε μορφή οργανωμένης συνεργασίας. Οι ενούμενες επιχειρήσεις δύναται να είναι περισσότερα φυσικά πρόσωπα, εταιρείες ή οργανισμοί, που φέρουν την ιδιότητα της επιχείρησης, χωρίς να απαιτείται και η ίδια η ένωση να φέρει την ιδιότητα της επιχείρησης, αλλά και στην περίπτωση αυτή η ένωση δεν δύναται να είναι και το υποκείμενο των απαγορευτικών κανόνων, αλλά μόνο τα μέλη της.

β.(iii). Επιχείρηση υπό την ως άνω έννοια, της οργανωμένης, δηλαδή, σύνδεσης σε οικονομική ολότητα πραγμάτων, δικαιωμάτων, άυλων αγαθών και πραγματικών σχέσεων προς το σκοπό πραγμάτωσης οικονομικού αποτελέσματος, αποτελεί και το «εν λειτουργία» πλοίο, πολύ περισσότερο, μάλιστα, που συνηθέστατος τύπος οργάνωσης της εκμετάλλευσης πλοίου είναι η «μονοκάραβη» εταιρεία. Η ιδιότητα του πλοίου ως τέτοιου και ως οργανωμένης επιχείρησης δεν αποβάλλεται από το γεγονός ότι τούτο για οποιοδήποτε λόγο στερείται προσωρινά (και όχι μόνιμα) της ικανότητας πλεύσης και άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας (παροχής υπηρεσιών κλπ.) και συγκεκριμένα λόγω πρόσκαιρου παροπλισμού ή προκειμένου να γίνει συντήρηση ή επισκευή ή εφοδιασμός με άδεια σκοπιμότητας κλπ.

β.(iv). Έτσι, η αγορά κατά πλήρη κυριότητα ή κατ' ιδανικό μερίδιο, από τρίτη ανεξάρτητη εταιρεία, πλοίου ναυτιλιακής επιχείρησης, δρομολογημένου με βάση το ισχύον νομικό καθεστώς, η εκμετάλλευση του οποίου αποτελεί τη μοναδική δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης και η απόκτηση άδειας σκοπιμότητας, που παρέχει στον κάτοχό της το δικαίωμα να δραστηριοποιηθεί στην ακτοπλοΐα με τη δρομολόγηση του πλοίου σε συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή γραμμή, συνιστούν πράξεις συγκέντρωσης,

υπό την έννοια του νόμου (άρθρο 4 παρ. 2 εδάφ. β' Ν.703/77), δεδομένου, ότι η εκμετάλλευση των ανωτέρω δύο περιουσιακών στοιχείων αντιστοιχεί σε επιχειρηματική δραστηριότητα, της οποίας δύναται να προσδιορισθεί κύκλος εργασιών στην αγορά. Με βάση τα ως άνω εκτεθέντα και το γεγονός ότι η Ελληνική νομολογία (πρβλ. ΑΠ 1129/83 ΝοΒ 1984, 667, Εφ. Πειρ.176/99 ΕΕμπΔ 1999, 786-7, Λαζαράτος ΕΝΔ, 4.167 αρ.1 και ΕΑ 70/75) αντιλαμβάνεται και θεωρεί ως επιχείρηση το «εν λειτουργία» πλοίο, του οποίου συνηθέστατος τύπος οργάνωσης της εκμετάλλευσης αυτού είναι η «μονοβάπορη» ναυτιλιακή εταιρεία, ο αντίθετος ισχυρισμός των ενδιαφερομένων μερών, ότι η μεταβίβαση πλοίου δεν συνιστά συγκέντρωση, καθότι δεν αποτελεί επιχείρηση, αλλά συνιστά απλά μεταβίβαση μέσου προς άσκηση επιχείρησης, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

2.α. Συνεπώς, η πράξη η οποία: α) προβλέπεται στο από 3.12.1998 Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας, που υπεγράφη αφενός από τις εταιρείες ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και τη θυγατρική της MLHF και αφετέρου από τις πέντε πλοιοκτήτριες εταιρείες (συμφερόντων Π. Λιβανού) και την Κοινοπραξία, που αυτές είχαν συστήσει και υπό την κοινή διαχείριση της οποίας λειτουργούσαν και το οποίο αφορούσε, μεταξύ άλλων, στη μεταβίβαση από τις εταιρείες της Κοινοπραξίας και την MLHF των περιουσιακών τους στοιχείων, που κάλυπταν το σύνολο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας και ειδικότερα των πλοίων τους (με τα οποία ασκούσαν ακτοπλοϊκή επιχείρηση σε όλα τα λιμάνια που προσέγγιζαν, βάσει εγκεκριμένων από το ΥΕΝ δρομολογίων), σε ένα «νέο επιχειρηματικό φορέα» που θα είχε την επωνυμία MINOAN FLYING DOLPHINS και στο μ.κ. του οποίου η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε με τη θυγατρική της θα μετείχαν με ποσοστό 70% και οι πέντε εταιρείες της Κοινοπραξίας με το υπόλοιπο 30% και β) υλοποιήθηκε στο σύνολό της σε δύο στάδια, ήτοι: (i) με την εξαγορά από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. του 70% του μ.κ. της εταιρείας (που αποτέλεσε το «νέο επιχειρηματικό φορέα», για την υλοποίηση της προσυμφωνηθείσας πράξης) ΣΕΡΕΣ Α.Ε. συμφερόντων Π. Λιβανού, τη μετονομασία της («MFD») και την αλλαγή του καταστατικού της σκοπού σε αμιγώς ναυτιλιακό και (ii) με την απορρόφηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των 5 εταιρειών της Κοινοπραξίας και της MLHF από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. μέσω της νέας θυγατρικής της εταιρείας MFD, ήτοι με την απόκτηση από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. (μέσω της MFD) των δικαιωμάτων κυριότητας επί των περιουσιακών στοιχείων, που καλύπτουν την επιχειρηματική δραστηριότητα των 5 εταιρειών της Κοινοπραξίας, συνιστά συγκέντρωση επιχειρήσεων, κατά την έννοια, του άρθρου 4 παρ. 2 εδάφιο β΄ του Ν. 703/77, όπως ισχύει, η οποία υλοποιείται σε δύο στάδια και η οποία εμπίπτει στις σχετικές με τις συγκεντρώσεις ρυθμίσεις του νόμου αυτού, στο μέρος αυτής που αφορά στη μεταβίβαση των δραστηριοτήτων των εταιρειών της Κοινοπραξίας. Οι δε πράξεις του δεύτερου σταδίου υλοποίησης της συγκέντρωσης (υπογραφή των πέντε Μνημονίων Συμφωνίας και των πωλητηρίων εγγράφων - καταχώρηση στα οικεία Νηολόγια της πράξης μεταβίβασης της κυριότητας αυτών στο όνομα της MFD) αποτελούν συνέχεια μίας και της αυτής συγκέντρωσης και ελέγχονται και όσον αφορά την πλήρωση των προϋποθέσεων των μεριδίων αγοράς και των κύκλων εργασιών ως ένα ενιαίο σύνολο.

Το γεγονός ότι η μεταβίβαση του πλοίου και της άδειας σκοπιμότητας προϋποθέτει έγκριση του ΥΕΝ όσον αφορά τη μεταβίβαση της άδειας σκοπιμότητας, δεν αναιρεί τον χαρακτήρα της από κοινού μεταβίβασης πλοίου και άδειας σκοπιμότητας ως συγκέντρωσης. Άλλωστε, ότι η έγκριση της μεταβίβασης της άδειας σκοπιμότητας ήταν - τουλάχιστον για τις υπό κρίση εξαγορές - θέμα καθαρά διαδικαστικό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι σε καμμιά από τις υπό κρίση περιπτώσεις το ΥΕΝ δεν αρνήθηκε τη χορήγηση της σχετικής έγκρισης.

β. Η ανωτέρω συγκέντρωση υπέκειτο σε προηγούμενη γνωστοποίηση, δεδομένου ότι κατά το χρόνο σύναψης της σχετικής συμφωνίας (3.12.1998) καλύπτοντο οι προϋποθέσεις που έθετε ο νόμος (όπως ίσχυε τότε), και αυτή των μεριδίων αγοράς, και αυτή του κύκλου εργασιών, αφού, σύμφωνα με τα εκτεθέντα: (i) Η εξαγοράζουσα ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΑΝΕ, το έτος 1997, κατείχε στην αγορά διακίνησης επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών, στην ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου, μερίδια 79%, 76% και 59% αντίστοιχα, ενώ στη γραμμή Ηρακλείου - Θεσσαλονίκης 88%, 90% και 90% αντίστοιχα. Τα δε έτη 1998 και 1999, τα αντίστοιχα μερίδιά της στην πρώτη γραμμή υπερέβαιναν το 70%, ενώ στην δεύτερη το 80%. Με την ολοκλήρωση δε της από 3.12.1998 συγκέντρωσης, απέκτησε, μέσω της ΣΕΡΕΣ Α.Ε./MFD, μερίδιο 100% στις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με ταχύπλοα α) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων Αργοσαρωνικού, πλην Αίγινας και Αγκιστριού, β) μεταξύ Βόλου (ή Αγ. Κωνσταντίνου ή Κύμης) και των λιμένων Β. Σποράδων, γ) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων των Δυτικών Κυκλάδων. Τα μερίδια αυτά κατείχαν προ της εξαγοράς οι εταιρείες της Κοινοπραξίας. (ii) Το 1997, οι κύκλοι εργασιών, τόσο της εξαγοράζουσας ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. (87.878.229 Ευρώ), όσο και της εξαγοραζόμενης επιχειρηματικής δραστηριότητας (13.771.838 Ευρώ) στην εθνική αγορά, καθώς επίσης και ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στη συγκέντρωση (140.378.246 Ευρώ), σύμφωνα με το άρθρο 4στ παρ. 5, υπερέβαιναν κατά πολύ τα κατώτατα όρια που έθετε ο νόμος για τη γνωστοποίηση της συγκέντρωσης.

3.α. Περαιτέρω, είκοσι (20) συνολικά διαφορετικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων συνιστούν και οι ισάριθμες ανωτέρω αναφερόμενες πράξεις που επακολούθησαν, δυνάμει των οποίων η MFD αγόρασε στοιχεία ενεργητικού (πλοία και άδειες σκοπιμότητας) από ναυτιλιακές επιχειρήσεις (εταιρείες και φυσικά πρόσωπα), στα οποία μπορεί να αποδοθεί κύκλος εργασιών, ήτοι:

i) η από 15.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά από την MFD του πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΔΙΟΝΥΣΟΣ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε. (συμφερόντων Γ.Κ. Βεντούρη), που ολοκληρώθηκε με την καταχώρηση στο οικείο Νηολόγιο της πράξης μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου στην MFD, στις 17.12.1999,

ii) η από 11.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά από την MFD του πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΜΗΛΟΣ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΛΙΝΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. (συμφερόντων οικογ. Σταθάκη), που ολοκληρώθηκε με την καταχώρηση στο οικείο Νηολόγιο της πράξης μεταβίβασης του πλοίου στην MFD, στις 21.12.1999,

iii) η από 15.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙ Ν.Ε. - ΑΡΚΑΝΤΙΑ ΛΑΪΝΣ (συμφερόντων Κ. Μουλόπουλου), που ολοκληρώθηκε με την καταχώρηση της πράξης μεταβίβασης του πλοίου στην MFD, στις 21.12.1999,

iv) η από 25.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΝΕΛΟΠΗ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ Ν.Ε. (συμφερόντων οικ. Αγούδημου), που ολοκληρώθηκε στις 22.12.1999,

v) οι από 30.6.1999 και 30.11.1999 συμφωνηθείσες αγορές των πλοίων FLYING CAT 3 και ΕΞΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ (με τις αντίστοιχες άδειες σκοπιμότητας), τα οποία ανήκαν στις εταιρείες ΜΕΓΙΣΤΗ Ν.Ε. και ΒΑΛΤΕΤΣΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (και οι δύο συμφερόντων Γ. Γούτου), που πραγματοποιήθηκαν στις 10.8.1999 και 2.12.1999 αντίστοιχα, καθώς επίσης, η από 1.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΙΙ, του Γ. Γούτου, που ολοκληρώθηκε στις 28.12.1999 και η εντός του μηνός Δεκεμβρίου 1999, απόκτηση της υπ' αριθμ.1311.279/4/99 (21.10.99) άδεια σκοπιμότητας του Γ. Γούτου,

vi) η από 8.10.99/22.10.99 συμφωνηθείσα αγορά των πλοίων ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΗΣ και ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΤΕΜΙΣ (με τις αντίστοιχες άδειες σκοπιμότητας) των εταιρειών ΣΟΥΠΕΡ ΝΑΪΑΣ Ν.Ε. και ΜΗΛΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε., αντίστοιχα (και οι δύο συμφερόντων Αντ. Αγαπητού), η οποία πραγματοποιήθηκε στις 29.11.1999, καθώς επίσης και η από 8.10.99/20.12.99 συμφωνηθείσα αγορά των πλοίων ΕΞΠΡΕΣ ΑΔΩΝΙΣ, ΕΞΠΡΕΣ ΝΑΪΑΣ και ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ (με τις αντίστοιχες άδειες σκοπιμότητας) των εταιρειών ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε., ΣΥΡΟΣ Ν.Ε. και ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε. (όλες συμφερόντων Αντ. Αγαπητού), που πραγματοποιήθηκε στις 23.12.1999,

vii) η από 23.10.99 συμφωνηθείσα αγορά των πλοίων ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ, ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ, ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ, ΕΞΠΡΕΣ ΕΡΜΗΣ, ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ και ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (με τις αντίστοιχες άδειες σκοπιμότητας), που ανήκαν στις εταιρείες ΕΞΠΡΕΣ ΤΗΝΟΣ Ν.Ε., ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ Ν.Ε., ΕΞΠΡΕΣ ΙΚΑΡΟΣ Ν.Ε., ΕΞΠΡΕΣ ΖΕΦΥΡΟΣ Ν.Ε., ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ Ν.Ε. και ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ν.Ε. αντίστοιχα (όλες συμφερόντων Κ. Αγαπητού), η οποία πραγματοποιήθηκε στις 14.12.1999,

viii) η από 29.10.99/8.11.99 συμφωνηθείσα αγορά των πλοίων ΛΗΜΝΟΣ, ΜΑΚΕΔΩΝ και ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ (με τις αντίστοιχες άδειες σκοπιμότητας και της υπ' αριθμ.1312.476/1/99 (23.7.1999) άδειας σκοπιμότητας, που ανήκαν στις εταιρείες ΛΗΜΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε., ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε., ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ και ΦΛΑΪΓΚ ΙΚΑΡΟΣ Ν.Ε., αντίστοιχα (συμφερόντων οικ. Λ. Νομικού) και πραγματοποιήθηκε στις 10.12.1999,

ix) η από 21.10.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΕΞΠΡΕΣ ΔΑΝΑΗ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΕΞΠΡΕΣ ΔΕΛΦΙΝΙ Ν.Ε. (συμπλοιοκτησίας Κ. Αγαπητού - Μιχ. Χοχλάκη), που πραγματοποιήθηκε στις 14.12.1999,

x) η από 21.10.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) του ναυτιλιακού συνεταιρισμού με την επωνυμία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ Π.Ε. «Η ΥΔΡΑ» (ο οποίος αριθμεί 13 μέλη), που πραγματοποιήθηκε στις 17.12.1999,

xi) η από 12.11.1999 συμφωνηθείσα εξαγορά του πλοίου ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ Ν.Ε. (πολυμετοχικής σύνθεσης/Αφοι Παπαϊωαννίδη, Ευαγγ. Κουπετώρης, Π. Κουστένης, οικ. Λεούση κ.α.), που πραγματοποιήθηκε στις 14.12.1999,

xii) η από 24.12.1999 συμφωνηθείσα εξαγορά του πλοίου ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) των πλοιοκτητών Μαρκοπουλιώτη και Κουστένη (συμπλοιοκτησία), που πραγματοποιήθηκε στις 30.12.1999,

xiii) οι από 21.10.1999 συμφωνηθείσες εξαγορές των πλοίων ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ και ΕΥΤΥΧΙΑ (με τις αντίστοιχες άδειες σκοπιμότητας) που ανήκουν στις εταιρείες ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΕΠΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ και ΛΕΦΑΚΗΣ Ν.Ε. ΙΙ (και οι δύο συμφερόντων οικ. Ι. Λεφάκη), που πραγματοποιήθηκαν στις 9.12.1999,

xiv) η από 21.10.1999 συμφωνηθείσα εξαγορά του πλοίου ΝΕΦΕΛΗ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) της εταιρείας ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ Ν.Ε. ((...)% οικ. Ι. Λεφάκη, Ι. Λεφάκης: Πρόεδρος Δ.Σ.), η οποία ολοκληρώθηκε στις 9.12.1999,

xv) οι συμφωνηθείσες το Νοέμβριο 1999 αγορές των πλοίων ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ (με τη σχετική άδεια σκοπιμότητας) και ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ (δρομολογημένου προ της ισχύος του Π.Δ.684/76) των εταιρειών ΛΕΠΑΝΤΟ ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε. και ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ Ν.Ε., αντίστοιχα, (συμφερόντων αδελφών Πολ. και Νικ. Παπαϊωαννίδη), που πραγματοποιήθηκαν στις 10.12.1999 και 9.12.1999, αντίστοιχα,

xvi) η από 12.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΕΛΛΑΣ (δρομολογημένου προ της ισχύος του Π.Δ.684/76) των εταιρειών ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ Ν.Ε. και ΛΕΦΑΚΗΣ Α.Ε. (συμπλοιοκτησία), που ολοκληρώθηκε στις 16.12.1999,

xvii) η από 12.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΑΙΑΣ (δρομολογημένου προ της ισχύος του Π.Δ.684/76) της εταιρείας ΑΙΑΣ Ν.Ε. ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (πολυμετοχικής σύνθεσης/(...)% οικ. Φράγκου, (...)% οικ. Σοφρά, (...)% οικ. Τσαγκάρη), που ολοκληρώθηκε στις 2.12.1999,

xviii) η από 11.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΑΙΓΙΝΑ (δρομολογημένου προ της ισχύος του Π.Δ.684/76) της εταιρείας ΝΗΛΕΥΣ Ρ. Ν.Ε. (συμφερόντων οικ. Μαλτέζου), που ολοκληρώθηκε στις 9/12/1999,

xix) η από 11.11.1999 συμφωνηθείσα εξαγορά του πλοίου ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π. (δρομολογημένου προ της ισχύος του Π.Δ.684/76), της εταιρείας ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π. Ν.Ε. (πολυμετοχικής σύνθεσης/(...)% οικ. Π. Παπαοικονόμου), που πραγματοποιήθηκε στις 10.12.1999,

xx) η από 11.11.1999 συμφωνηθείσα αγορά του πλοίου ΑΦΑΙΑ (δρομολογημένου προ της ισχύος του Π.Δ.684/76) της εταιρείας ΑΙΓΙΝΑ Ν.Ε. (συμφερόντων οικ. Λεούση), που πραγματοποιήθηκε στις 9.12.1999.

Με τις ανωτέρω είκοσι (20) συγκεντρώσεις, η εταιρεία MFD απέκτησε συνολικά, κατά το χρονικό διάστημα από 30.6.1999 έως 31.12.1999, την κυριότητα περιουσιακών στοιχείων (35 πλοίων με τις άδειες σκοπιμότητας και 2 αδειών σκοπιμότητας), που καλύπτουν την επιχειρηματική δραστηριότητα 35 εταιρειών, που ελέγχονταν από, συνολικά, 20 πρόσωπα ή και ομάδες προσώπων κοινών συμφερόντων, καθώς επίσης και 3 επιχειρηματιών/πλοιοκτητών. (Από τις ανωτέρω αγορές, όσες πραγματοποιήθηκαν κατά το άρθρο 4στ παρ. 3 εδαφ. β΄ του Ν.703/77 μεταξύ των ιδίων προσώπων ή επιχειρήσεων, θεωρούνται ως μία, ενιαία, συγκέντρωση, που πραγματοποιείται την ημερομηνία της τελευταίας πράξης και με το κριτήριο αυτό οι συγκεντρώσεις περιορίζονται σε είκοσι (20) συνολικά).

γ. Κάθε μία από τις προαναφερόμενες συγκεντρώσεις υπέκειτο υποχρεωτικά σε προηγούμενη γνωστοποίηση, δεδομένου ότι, κατά το χρόνο σύναψης κάθε συμφωνίας, καλυπτόταν η μία τουλάχιστον από τις δύο προϋποθέσεις που έθετε ο νόμος, αυτή του μεριδίου αγοράς, αφού σε κάθε περίπτωση, τόσο η εξαγοράζουσα MFD κατείχε με-

ρίδια κατά πολύ υψηλότερα από αυτά που θέτει ο νόμος και μάλιστα το 100% των αγορών παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με ταχύπλοα α) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων Αργοσαρωνικού, πλην Αίγινας και Αγκιστριού, β) μεταξύ Βόλου (ή Αγ. Κωνσταντίνου ή Κύμης) και των λιμένων Β. Σποράδων, γ) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων των Δυτικών Κυκλάδων (η πλήρωση της προϋπόθεσης του μεριδίου αγοράς κατά το άρθρο 4β του Ν.703/77, ως ίσχυε κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο ελέγχεται και ως προς τις αγορές που δραστηριοποιείτο η αποκτώσα τον έλεγχο επιχείρηση - ΕΑ 113/98 «ΠΑΝΑΦΟΝ- EUROKID»).

Β.1. (i) Κατά το άρθρο 4β παρ.1,2 και 3 (η παρ. 3 σε αντιστοιχία με το άρθρο 4α παρ. 2 στοιχ. β) του Ν.703/77, όπως ίσχυε κατά το χρόνο σύναψης των προαναφερθεισών συμφωνιών και υλοποίησης των κρινομένων πράξεων (ήτοι, πριν την τροποποίησή του με το άρθρο 1 παρ. 4 του Ν.2837/2000) οι συγκεντρώσεις που υπόκεινται σε προληπτικό έλεγχο θα πρέπει να γνωστοποιούνται μέσα σε δέκα (10) εργάσιμες ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ή την δημοσίευση της προσφοράς ή ανταλλαγής ή την απόκτηση συμμετοχής που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, από τα πρόσωπα ή τις επιχειρήσεις ή τις ομάδες προσώπων ή επιχειρήσεων, που αποκτούν έλεγχο στο σύνολο ή σε τμήματα μιας η περισσοτέρων επιχειρήσεων. Η δε προθεσμία των 10 ημερών αρχίζει από την επέλευση της πρώτης από τις ανωτέρω πράξεις. (ii) Κατά την παρ. 4 του ίδιου άρθρου του Ν.703/77, όπως ισχύει σε περίπτωση υπαίτιας παράβασης της υποχρέωσης προς γνωστοποίηση, η Επιτροπή Ανταγωνισμού επιβάλλει στον καθένα από τους υπόχρεους προς γνωστοποίηση πρόστιμο ύψους τουλάχιστον πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών, το οποίο δεν υπερβαίνει το επτά τοις εκατό (7%) του συνολικού κύκλου εργασιών, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 4στ. (iii) Κατά δε το άρθρο 4 στ? παρ. 2 του Ν.703/77, όπως ισχύει, «Ο συνολικός κύκλος εργασιών, που αναφέρεται στα άρθρα 4β (παρ.1 περίπτωση β΄ και παρ. 4), 4ε (παρ.1 εδάφιο 3 και παρ. 4εδάφιο 2), περιλαμβάνει τα ποσά που απορρέουν από την πώληση προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών από τις εν λόγω επιχειρήσεις, στην εθνική αγορά, κατά τη διάρκεια της τελευταίας οικονομικής χρήσης και αντιστοιχούν στις συνήθεις δραστηριότητές τους, αφού αφαιρεθούν οι εκπτώσεις επί των πωλήσεων, καθώς και ο φόρος προστιθέμενης αξίας και άλλοι φόροι που συνδέονται άμεσα με τον κύκλο εργασιών». (iv) Τέλος, κατά το άρθρο 4ε παρ.1 του Ν.703/77, όπως ίσχυε και κατά το χρόνο συμφωνίας και υλοποίησης της κρινόμενης συγκέντρωσης, απαγορεύεται η πραγματοποίηση συγκέντρωσης που υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση μέχρι την έκδοση σχετικής απόφασης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Σε περίπτωση δε υπαίτιας παράβασης της απαγόρευσης αυτής, η Επιτροπή επιβάλλει στους υπόχρεους προς γνωστοποίηση πρόστιμο ύψους τουλάχιστον 10.000.000 δρχ., το οποίο δεν υπερβαίνει το 15% του συνολικού κύκλου εργασιών όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 4 στ. (v) Εάν δε έχει ήδη πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση κατά παράβαση των διατάξεων ή αποφάσεων που απαγορεύουν την πραγματοποίησή της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κατά την παρ. 4 του αυτού άρθρου μπορεί να διατάξει με απόφασή της, βάσει του άρθρου 4 δ παρ. 6 ή με χωριστή απόφαση και χωρίς τήρηση προθεσμίας, το διαχωρισμό των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση ή των περιουσιακών στοιχείων ή τον τερματισμό του κοινού ελέγχου ή όποια άλλα μέτρα κρίνει πρόσφορα για την άρση του περιορισμού του ανταγωνισμού που απορρέει από την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης.

2. α. Κατά τις ελεγχόμενες εταιρείες, οι υπό κρίση συγκεντρώσεις (και η αρχική από 3.12.98 και οι 20 που επακολούθησαν) δεν υπόκεινται σε προηγούμενη γνωστοποίηση, διότι δεν πληρούνται τα προβλεπόμενα από το άρθρο 4β παρ. 1α), β) του Ν.703/77 κριτήρια του μεριδίου αγοράς και του κύκλου εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, όπως αυτά αυξήθηκαν με το άρθρο 1 παρ. 4 του Ν.2873/2000, ο οποίος κατά την παράγραφο 26 του άρθρου 1 αυτού (Ν.2873/2000) έχει εφαρμογή και στις συγκεντρώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ή γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, κατ' εφαρμογή των άρθρων 4α και 4β του Ν.703/77, για τα οποία δεν έχει εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής, μέχρι την έναρξη ισχύος (3.8.2000) του νόμου αυτού. Ειδικότερα, οι ελεγχόμενες εταιρείες ισχυρίζονται ότι η Εισήγηση της Γραμματείας, η οποία δέχεται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν κρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.703/77, όπως αυτές τροποποιήθηκαν από τις επιεικέστερες διατάξεις του νέου νόμου, αλλά (κρίνεται) σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.1 του Ν.703/77, όπως αυτό ίσχυε κατά το χρόνο σύναψης και υλοποίησης της συμφωνίας συγκέντρωσης, σύμφωνα με το οποίο κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού όταν, α) το μερίδιο αγοράς των προϊόντων ή υπηρεσιών, που αφορά η συγκέντρωση, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 4 στ΄ αντιπροσωπεύει στη εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της, τουλάχιστον είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) του συνολικού κύκλου εργασιών που πραγματοποιείται με τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες, που θεωρούνται ομοειδή από τον καταναλωτή, λόγω των ιδιοτήτων, της τιμής τους και της χρήσης, για την οποία προορίζονται ή β) ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4στ΄ ανέρχεται τουλάχιστον στο σε δραχμές ισόποσο των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ECU και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κύκλο εργασιών άνω του σε δραχμές ισόποσου των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ECU, είναι αντίθετη στο γράμμα και στο πνεύμα του ως άνω Νόμου 2837/2000. Περαιτέρω, ισχυρίζονται ότι η υιοθέτηση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Εισήγησης της Γραμματείας, ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή του Ν.2837/2000, θα παραβίαζε ευθέως τη θεμελιακή αρχή nullum crimen nulla poena sine lege, όπως αυτή έχει διατυπωθεί στο άρθρο 7 της Ευρ. Συμβ. των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και στο άρθρο 7 παρ. 2 του Συντ. και έχει, περαιτέρω, εξειδικευθεί στις διατάξεις των άρθρων και 511, 514 ΚΠΔ και 2 Π.Κ. (αρχή εφαρμογής του επιεικέστερου νόμου).

β. (i) Όμως, κατά το άρθρο 1 παρ. 26 του Ν.2837/2000, οι συγκεντρώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ή γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού κατ' εφαρμογή των άρθρων 4α και 4β του Ν.703/77, για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού μέχρι την έναρξη ισχύος του Ν.2837/2000, κρίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.703/77, όπως αυτές τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων. Κατά το άρθρο 7 του Ν.2837/2000 η ισχύς του νόμου αρχίζει

από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εν προκειμένω από την 3.8.2000. Από τη διατύπωση της ως άνω διάταξης (άρθρο 1 παρ. 26), προκύπτει, ότι ο νομοθέτης θέλησε να ρυθμίσει τις συγκεντρώσεις εκείνες που είχαν γνωστοποιηθεί στη Επιτροπή Ανταγωνισμού κατ' εφαρμογή του άρθρου 4β του Ν.703/77, όπως ίσχυε πριν την τροποποίησή του και για τις οποίες δεν είχε εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ορίζοντας ότι αυτές θα κριθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.703/77, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 2837/3.8.2000. Προϋπόθεση, επομένως, εφαρμογής της ανωτέρω διάταξης, είναι η γνωστοποίηση της συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4β του Ν.703/77, η οποία όμως δεν έλαβε χώρα εντός της προβλεπόμενης από το νόμο (αρθρ. 4β παρ.1) 10ήμερης προθεσμίας από τις υπόχρεες εταιρείες και δη από: α) την ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, από την υπογραφή (3.12.98) του Μνημονίου Πλαισίου Συμφωνίας δυνάμει του οποίου εξαγόρασε και απόκτησε τον έλεγχο της επιχειρηματικής δραστηριότητας των πέντε (5) εταιρειών της Κοινοπραξίας, εκτός από τη γενόμενη την 29.1.99 γνωστοποίηση με τη διαδικασία του άρθρου 4α του Ν.703/77, όπως ίσχυε τότε, τμήματος της συγκέντρωσης, που αφορούσε μέρος της πρώτης φάσης υλοποίησης της προαναφερθείσας συμφωνίας, ήτοι την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., παρουσιάζοντας την εν λόγω πράξη ως αυτόνομη συγκέντρωση και παραλείποντας να αναφερθεί στη συμφωνηθείσα εξαγορά, το Μνημόνιο της οποίας διαβιβάστηκε στη Γραμματεία της Επιτροπής Ανταγωνισμού στις 22.1.2001 και β) την ΜΙΝΟΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (ήδη από 5.7.2001 ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε.), που εξαγόρασε και απόκτησε τον έλεγχο της κάθε συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας των είκοσι (20) συγκεντρώσεων, καθώς και την κυριότητα, κατά το χρονικό διάστημα από 30.6.99 έως 31.12.99, περιουσιακών στοιχείων (35 πλοίων και δύο (2) αδειών σκοπιμότητας). Κατά την ορθή έννοια της διάταξης της παρ. 26 του άρθρου 1 του Ν.2837/2000 όταν γίνεται λόγος για τις συγκεντρώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ή γνωστοποιηθεί κατ' εφαρμογή των άρθρων 4α και 4β, οι μεν πραγματοποιηθείσες συγκεντρώσεις αναφέρονται στο άρθρο 4α, ενώ οι γνωστοποιηθείσες στο άρθρο 4β, δηλαδή παραλείπεται προφανώς ως εννοουμένη η λέξη «αντιστοίχως».

Πράγματι, όταν το άρθρο 1 παρ. 26 του Ν.2837/00 κάνει λόγο για «συγκεντρώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί», αναφέρεται σε εκείνες του καταργηθέντος άρθρου 4α, το οποίο δεν επέβαλε κατά κυριολεξία έλεγχο στις συγκεντρούμενες επιχειρήσεις, αλλ' αποσκοπούσε μόνο στην ενημέρωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την εξέλιξη της δομής των αγορών. Επειδή ακριβώς η διάταξη άρθρου 4α δεν συνδέεται με έλεγχο, γι' αυτό και η γνωστοποίηση των συγκεντρώσεων που πληρούσαν τα κριτήρια της διάταξης αυτής, αλλ' όχι και των κριτηρίων του άρθρου 4β, επιβαλλόταν μετά την πραγματοποίησή τους.

Όταν, αντιστοίχως, στο άρθρο 1 παρ. 26 του Ν.2837/00 γίνεται λόγος για «συγκεντρώσεις που έχουν γνωστοποιηθεί...για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου», ο νομοθέτης εννοεί αμιγώς περιπτώσεις του άρθρου 4β, δηλ. περιπτώσεις συγκεντρώσεων υπαγομένων σε προληπτικό έλεγχο.

Το σκεπτικό του νομοθέτη είναι σαφές: δεν θέλει να υπαγάγει στο ευνοϊκότερο καθεστώς ελέγχου συγκεντρώσεων που εισάγεται με τον Ν.2837/00 κάθε συγκέντρωση αλλά μόνο τις συγκεντρώσεις, στις οποίες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις είχαν τηρήσει τις υποχρεώσεις που τους επέβαλε ο Ν.703/77, όπως ίσχυε πριν από την τροποποίησή του. Το γεγονός ότι ο κύκλος των επωφελουμένων από την ευνοϊκότερη νέα ρύθμιση είναι ο κύκλος των επιμελών και συνεπών προς τις υποχρεώσεις τους επιχειρήσεων είναι καθ' όλα εύλογο και σύμφωνο προς τις κρατούσες και γενικώς παραδεδεγμένες αρχές του δικαίου. Με τον τρόπο αυτό ερμηνεύθηκε ομόφωνα και εφαρμόσθηκε ήδη από την Επιτροπή Ανταγωνισμού η μεταβατική διάταξη του άρθρου 1 παρ. 26 Ν.2837/00 (απόφαση 186/ΙΙΙ/2001 «BASF/Takeda»).

Οι ελεγχόμενες εν προκειμένω εταιρίες επιχειρούν να προσδώσουν στη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 26 Ν.2837/00 ένα εντελώς διαφορετικό και προφανώς εσφαλμένο περιεχόμενο. Υποστηρίζουν, συγκεκριμένα, ότι σκοπός της διάταξης είναι να υπαγάγει στο νέο και ευνοϊκότερο καθεστώς κάθε συγκέντρωση που πληρούσε τα κριτήρια του άρθρου 4β, είτε αυτή είχε πραγματοποιηθεί (νομίμως ή παρανόμως κατά το τότε ισχύον καθεστώς ελέγχου), είτε είχε μεν γνωστοποιηθεί, αλλά χωρίς να έχει εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί της συγκέντρωσης. Αν, όμως, ήταν αυτός ο σκοπός του νομοθέτη, τότε δεν θα είχε ανάγκη να εκφρασθεί με τον τρόπο που επέλεξε. Θα μπορούσε απλώς να διευκρινίσει ότι οι πραγματοποιηθείσες συγκεντρώσεις κρίνονται υπό το νέο καθεστώς. Για τις εκκρεμούσες δεν θα χρειαζόταν πρόβλεψη, αφού αυτές, χωρίς μεταβατική διάταξη, θα κρίνονταν με το νέο, ευνοϊκότερο καθεστώς.

Εν πάση περιπτώσει, αν η προτεινόμενη από τις εν προκειμένω ελεγχόμενες επιχειρήσεις ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 26 Ν.2837/00 ήταν ορθή, τότε η μεταβατική αυτή διάταξη θα οδηγούσε σε παράλογα αποτελέσματα. Θα εφάρμοζε δηλ. το ευνοϊκότερο καθεστώς ελέγχου συγκεντρώσεων αφενός στις πραγματοποιηθείσες συγκεντρώσεις αδιακρίτως (:επομένως τόσο στις συγκεντρώσεις που πραγματοποιήθηκαν προώρως, μολονότι είχαν γνωστοποιηθεί, όσο και στις συγκεντρώσεις που πραγματοποιήθηκαν χωρίς ποτέ να γνωστοποιηθούν) και αφετέρου σε εκείνες που είχαν πριν από την τροποποίηση του νόμου γνωστοποιηθεί (χωρίς να έχει εκδοθεί επ' αυτών απόφαση), θα άφηνε όμως ακάλυπτες τις περιπτώσεις, στις οποίες η συγκέντρωση δεν είχε γνωστοποιηθεί και δεν είχε ακόμη πραγματοποιηθεί. Πράγματι, η περίπτωση αυτή δεν καλύπτεται από τη διατύπωση της μεταβατικής διάταξης και θα έπρεπε να θεωρηθεί ότι στην περίπτωση αυτή ο έλεγχος θα ασκηθεί κατά το προηγούμενο, αυστηρότερο, καθεστώς ελέγχου. Επομένως, σύμφωνα με την ερμηνεία των ελεγχομένων επιχειρήσεων μια συγκέντρωση που δεν είχε γνωστοποιηθεί έγκαιρα (εντός 10 εργασίμων ημερών από τη σύναψη της συμφωνίας, όπως ορίζεται από το άρθρο 4β παρ. 1 Ν. 703/77) θα πρέπει να κριθεί με το αυστηρότερο καθεστώς και να επιβληθεί στα μέρη πρόστιμο για μη (εμπρόθεσμη) γνωστοποίηση, εφόσον πληρούνται τα κριτήρια γνωστοποίησης του προηγούμενου καθεστώτος ελέγχου, ενώ μια συγκέντρωση, στην οποία τα μέρη δεν τήρησαν ούτε την υποχρέωση γνωστοποίησης ούτε την υποχρέωση μη πραγματοποίησης της συγκέντρωσης (άρθρο 4ε Ν. 703/77), θα πρέπει να κριθεί κατά το ευνοϊκότερο καθεστώς. Αυτή η λογική, δηλ. όσο περισσότερες οι παραβά-

σεις, στις οποίες υποπίπτουν τα μέρη (κατά το τότε ισχύον νομοθετικό καθεστώς), τόσο ευνοϊκότερο είναι το καθεστώς, υπό το οποίο η συγκέντρωση θα κριθεί υπό το σημερινό καθεστώς, δεν μπορεί να αποτελεί τη λογική του νομοθέτη.

Σε γνωμοδότηση που προσκομίζουν οι ελεγχόμενες εταιρίες, αναγνωρίζεται ότι η υποστηριζόμενη από αυτές ερμηνεία αφήνει ακάλυπτες τις περιπτώσεις των συγκεντρώσεων που έχουν μεν συμφωνηθεί αλλά δεν έχουν γνωστοποιηθεί πριν από την 3.8.2000, ημερομηνία έναρξης ισχύος του Ν.2837/00, χωρίς να έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή. Προβάλλεται, ωστόσο, το επιχείρημα, ότι η περίπτωση αυτή είναι «θεωρητική εξαίρεση, διότι, αν οι ενδιαφερόμενοι εμμένουν στη συγκέντρωση και δεν επιθυμούν να υποβληθούν σε προληπτικό έλεγχο, αρκεί να συνάψουν νέα προς τούτο συμφωνία, που θα καταληφθεί από τις νέες διατάξεις και άρα τα νέα (υψηλότερα) κατώτατα όρια». Το γεγονός ότι η περίπτωση αυτή δεν αποτελεί «θεωρητική εξαίρεση», αποδεικνύεται από τις υπό κρίση συγκεντρώσεις, οι οποίες υπεβλήθησαν στον έλεγχο συγκεντρώσεων μετά από αυτεπάγγελτη έρευνα της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Έτσι, αν μια συγκέντρωση είχε συμφωνηθεί χωρίς να έχει εμπροθέσμως γνωστοποιηθεί πριν από την 3.8.2000 (και δεν είχε μέχρι τότε πραγματοποιηθεί), θα μπορούσε ίσως κατά καταστρατήγηση των υποχρεώσεων των μερών, να υπαχθεί στο νέο καθεστώς, εφόσον καταρτιζόταν νέα συμφωνία. Ωστόσο, πέραν του γεγονότος ότι η σύναψη νέας συμφωνίας δεν θα είναι πάντοτε εφικτή για λόγους αναφερόμενους στα μέρη, η υπαγωγή στο νέο καθεστώς προϋποθέτει είτε παραπλάνηση της Επιτροπής εκ μέρους των ενδιαφερομένων, είτε έλλειψη αυτεπάγγελτης έρευνας από την Επιτροπή Ανταγωνισμού μέχρι την κατάρτιση και γνωστοποίηση της νέας σύμβασης. Αν, όμως, έχει μεσολαβήσει η αυτεπάγγελτη έρευνα, οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις με την κατάρτιση της νέας σύμβασης, ούτε διασφαλίζονται έναντι των προβλεπομένων από το νόμο κυρώσεων (πρόστιμο για μη γνωστοποίηση), ούτε αποφεύγουν την εφαρμογή του παλαιοτέρου και αυστηροτέρου νομικού καθεστώτος.

Από τα προεκτεθέντα καθίσταται σαφές ότι η μόνη ορθή ερμηνεία της μεταβατικής διάταξης είναι αυτή που περιορίζει το ευνοϊκότερο καθεστώς προληπτικού ελέγχου συγκεντρώσεων στις επιχειρήσεις που τήρησαν τις υποχρεώσεις που ο νόμος τους επέβαλε μέχρι την έναρξη ισχύος του Ν.2837/00.

Ενόψει των ανωτέρω το νέο και ευνοϊκότερο καθεστώς ελέγχου συγκεντρώσεων, στο μέτρο που αφορά συγκεντρώσεις που υπόκεινται στον προληπτικό έλεγχο, προϋποθέτει γνωστοποίηση της συγκέντρωσης εντός 10 εργασίμων ημερών από τη σύναψη της σχετικής συμφωνίας και εκκρεμούσα ενώπιον της Επιτροπής υπόθεση. Επομένως, το γεγονός ότι οι ελεγχόμενες εταιρίες παρέλειψαν να γνωστοποιήσουν τις εν προκειμένω κρινόμενες συγκεντρώσεις, συνιστά λόγο υπαγωγής τους στο καθεστώς ελέγχου συγκεντρώσεων, όπως αυτό ίσχυε πριν από την εισαγωγή του Ν.2837/00. Είναι σαφές ότι δεν μπορεί να λογισθεί ως γνωστοποίηση κατ' άρθρο 4β η από 29.1.1999 γνωστοποιηθείσα, σύμφωνα με το άρθρο 4α του Ν.703/77, ως ίσχυε τότε, εξαγορά του 70% της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., στην οποία προέβη η εταιρία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΑΝΕ, η οποία είχε ως προφανή σκοπό την παραπλάνηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Κατ' ακολουθία, η ύπαρξη υποχρέωσης γνωστοποίησης της εν λόγω συγκέντρωσης θα κριθεί με το νομικό καθεστώς του άρθρου 4β, όπως τούτο ίσχυε κατά το χρόνο της συμφωνίας απόκτησης ελέγχου κλπ., δηλαδή με τα (μειωμένα) κριτήρια που ίσχυαν τότε (μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 25% και συνολικού κύκλου εργασιών όλων των συμμετεχουσών επιχειρήσεων 75.000.000 Ευρώ) και όχι με το νομικό καθεστώς του άρθρου 4β, όπως τούτο ισχύει μετά την τροποποίησή του με τον ως άνω νόμο (2837/2000), που θεσπίζονται νέα (αυξημένα) κριτήρια (35% και 150.000.000 αντίστοιχα) υποχρέωσης γνωστοποίησης συγκεντρώσεων επιχειρήσεων και βάσει των οποίων τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν είχαν, κατά τους αβάσιμους και απορριπτέους κατά τα εκτεθέντα, ισχυρισμούς της ελεγχόμενης εταιρείας, υποχρέωση προηγούμενης γνωστοποίησης της συγκέντρωσης.

β (ii). Κατά το άρθρο 4β παρ. 4 του Ν.703/77 σε περίπτωση υπαίτιας παράβασης της υποχρέωσης προς γνωστοποίηση της συγκέντρωσης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού επιβάλλει στον καθένα από τους κατά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου υπόχρεους προς γνωστοποίηση πρόστιμο ύψους τουλάχιστον 5.000.000 δρχ., το οποίο δεν υπερβαίνει το επτά τοις εκατό (7%) του συνολικού κύκλου εργασιών, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 4στ. Από τη διάταξη αυτή, συνάγεται, ότι το προβλεπόμενο από αυτή πρόστιμο, του οποίου ορίζονται οι προϋποθέσεις επιβολής, το ύψος αυτού και η αρμόδια αρχή, όπως είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού (και όχι δικαστήριο) δεν έχει χαρακτήρα ποινικό, αλλά αποτελεί διοικητικό μέτρο (πρβλ. ΣτΕ 2830/74), που δεν αποσκοπεί στην τιμώρηση αδικήματος, αλλ' απλώς στη συμμόρφωση των υπόχρεων σε γνωστοποίηση των συγκεντρώσεων επιχειρήσεων, την πιστή τήρηση των κανόνων του δικαίου του ανταγωνισμού και τη διασφάλιση της λειτουργίας της διοικητικής αρχής και γενικότερα της Διοίκησης. Οι ποινικές κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνον, υπό την προϋπόθεση της προηγούμενης από την πράξη νομοθετικής πρόβλεψης (nullum crimen nulla poena sine lege-αρθρ7 παρ.1 Συντ., 1 Π.Κ.) και μόνον από τα ποινικά (κατά κανόνα) δικαστήρια και όχι από τη διοίκηση την ίδια. Ο χαρακτήρας του ως άνω προστίμου ως διοικητικού μέτρου και όχι ποινής, ενισχύεται και από την ειδική πρόβλεψη του άρθρου 29 του Ν.703/77, το οποίο με υπότιτλο «ποινικές κυρώσεις», τιμωρεί τα αναφερόμενα σ?αυτό πρόσωπα με χρηματική ποινή και φυλάκιση για τις συγκεκριμένες παραβάσεις του ως άνω νόμου, ανάμεσα στις οποίες αναφέρονται και οι παραβάσεις των άρθρων 4-4στ. Ενόψει των όσων έγιναν δεκτά στην προηγηθείσα σκέψη, σχετικά με την ερμηνεία και εφαρμογή του άρθρου 1 παρ. 26 του Νόμου 2837/3.8.2000 και τα παραδεδεγμένα στην επιστήμη και τη νομολογία, ότι το προβλεπόμενο από το άρθρο 4β παρ. 4 του Ν.703/77 πρόστιμο, έχει, κατά τα προεκτεθέντα χαρακτήρα διοικητικού μέτρου και όχι χαρακτήρα ποινικό (ποινής), ο ισχυρισμός, περαιτέρω, των ενδιαφερομένων μερών, ότι η υιοθέτηση της ως άνω από τη Γραμματεία εισηγούμενης-προτεινόμενης ερμηνείας του άρθρου 1 παρ. 26 του Ν.2837/2000, από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, θα παραβίαζε ευθέως τη θεμελιώδη αρχή «nullum crimen nulla poena sine lege», όπως αυτή έχει διατυπωθεί στα άρθρα 7 της Ευρ. Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, 7 παρ.1 εδ. 2 του Συντάγματος και έχει, περαιτέρω, εξειδικευθεί με τις διατάξεις των άρθρ. 2 ΠΚ και 511, 514 ΚΠΔ, είναι απορριπτέος,

ως αβάσιμος και ως ερειδόμενος επί αναληθών προϋποθέσεων. Ούτε διαφορετικό συμπέρασμα θα προέκυπτε κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, σε περίπτωση που η υπόθεση θεωρείτο ποινική υπό την έννοια του εν λόγω άρθρου, αφού το άρθρο αυτό περιορίζεται να θεσπίσει την γενική αρχή «nullum crimen nulla poena sine lege» και την απαγόρευση επιβολής βαρύτερων ποινών εκείνων που ίσχυαν κατά τη διάπραξη του αδικήματος, χωρίς να επιτάσσει όμως την άνευ ετέρου πρόσδοση αναδρομικής ισχύος σε κάθε διάταξη που αίρει τον αξιόποινο χαρακτήρα συγκεκριμένης συμπεριφοράς.

3.α. Η πρώτη, συνεπώς, από τις ανωτέρω συγκεντρώσεις, η συμφωνηθείσα με το από 3.12.1998 Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας, έπρεπε να γνωστοποιηθεί εντός 10 εργασίμων ημερών από της υπογραφής του από την ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., διότι αυτή εξαγόρασε και απέκτησε τον έλεγχο της επιχειρηματικής δραστηριότητας των 5 εταιρειών της κοινοπραξίας.

β. Η υπόχρεη σε γνωστοποίηση εταιρεία, όχι μόνο δεν προέβη σε προηγούμενη γνωστοποίηση της συγκέντρωσης, στο σύνολό της, αλλά επιλεκτικά γνωστοποίησε στις 29.1.1999 και με τη διαδικασία του αρ. 4α του Ν.703/77, ως ίσχυε τότε (πριν καταργηθεί από το άρθρο 1 παρ. 3 του Ν.2837/2000) τμήματος της συγκέντρωσης, το οποίο μάλιστα αφορούσε σε μέρος της πρώτης φάσης της υλοποίησης της προαναφερθείσας συμφωνίας, ήτοι στην εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΣΕΡΕΣ Α.Ε. από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. παρουσιάζοντας την εν λόγω πράξη ως αυτόνομη συγκέντρωση και παραλείποντας, παρά τις οχλήσεις της Γραμματείας της Επιτροπής, να αναφερθεί στη συμφωνία που οδήγησε στη γνωστοποιηθείσα εξαγορά, το Μνημόνιο της οποίας, διεβιβάσθη στην Επιτροπή από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. στις 22.1.2001 και μόνον αφού η Γραμματεία είχε προηγουμένως ανακαλύψει την ύπαρξή του από την αναφορά σε αυτό, στο με αριθμ.1087/27.11.98 Πρακτικό του Δ.Σ. της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και το είχε ζητήσει με την υπ' αριθμ. 2708/-22.12.2000 επιστολή της.

γ. Το γεγονός ότι η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε προέβη σε γνωστοποίηση κατά το άρθρο 4α του προαναφερθέντος «τμήματος» της συγκέντρωσης αποδεικνύει ότι, κατ' αρχήν, δεν είχε αμφιβολίες, όσον αφορά το ισχύον νομικό καθεστώς. Εξάλλου, μία εταιρεία του μεγέθους της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε, είναι σε θέση να προφυλάσσεται από συμπεριφορές που συνιστούν παραβάσεις της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας, ειδικά όταν έχει διαπράξει και στο παρελθόν τέτοιες παραβάσεις και για το λόγο αυτό της έχουν καταλογισθεί σχετικά πρόστιμα από τα κοινοτικά όργανα (ΕΕ Υπόθεση αριθμ. IV/34.366 - ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ).

δ. Πέραν αυτού, η προαναφερθείσα γνωστοποίηση δεν μπορεί να αποδοθεί σε λάθος εκτίμηση της υπόχρεης εταιρείας, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά στα μερίδιά της στις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται, αφού τα μερίδια αυτά, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ το κατώτατο όριο που έθετε ο νόμος (25%) κατά το χρόνο της συμφωνίας και της υλοποίησης της συγκέντρωσης, αναφέρονται και στις Ετήσιες Εκθέσεις του Δ.Σ. της. Εξάλλου, η πλήρωση της προϋπόθεσης του μεριδίου αγοράς, σύμφωνα με το άρθρο 4β του Ν 703/77, ως ίσχυε κατά το χρόνο συμφωνίας και πραγματοποίησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, ελέγχεται, ως ανωτέρω ελέχθη και ως προς τις αγορές που δραστηριοποιείται η αποκτώσα τον έλεγχο επιχείρηση.

ε. Ως εκ τούτου, η υποβληθείσα γνωστοποίηση του αρ. 4 α, όχι μόνον δεν αίρει την υπαιτιότητα της υπόχρεης εταιρείας, ως προς τη μη προηγούμενη γνωστοποίηση του συνόλου της συγκέντρωσης, αλλά ο τρόπος με τον οποίο αυτή προέβη σε μεταγενέστερη γνωστοποίηση (επιλεγμένου) μέρους της πρώτης φάσης της υλοποίησης της συγκέντρωσης, αποτελεί απόδειξη της εκ μέρους της προσπάθειας παραπλάνησης και αποπροσανατολισμού της Επιτροπής. Συγκεκριμένα: i) Η γνωστοποίηση στις 29.1.1999 της εξαγοράς του 70% του μ.κ. της ΣΕΡΕΣ Α.Ε. παρουσίαζε την εξαγοραζόμενη εταιρεία να εξακολουθεί να έχει ως κύρια δραστηριότητα την εκπροσώπηση εμπορικών πλοίων στην Ελλάδα και την παροχή υπηρεσιών πρακτορείας, ενώ ήδη από 23.12.1998, σε έκτακτη Γ.Σ. των παλαιών μετόχων της εξαγοραζόμενης, τροποποιήθηκε ο καταστατικός σκοπός της, σε αμιγώς ναυτιλιακό, συνιστάμενο στην αγορά, μίσθωση ή ναυπήγηση πλοίων και την εκμετάλλευσή τους για τη μεταφορά δια θαλάσσης προσώπων, οχημάτων και πραγμάτων, η δε καταχώρηση της τροποποίησης στο ΜΑΕ πραγματοποιήθηκε στις 30.12.98, συγχρόνως, δηλαδή, με την υπογραφή των Συμβάσεων εξαγοράς. ii) Αλλά και αργότερα, στην από 2.3.2000 επιστολή της, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., σε απάντηση του από 14.2.2000 εγγράφου της Ε.Α. σχετικά με τυχόν μη γνωστοποιηθείσες συγκεντρώσεις και συμπράξεις, στις οποίες είχε προβεί/συμμετείχε και οι οποίες ενέπιπταν στις διατάξεις του Ν.703/77 εδήλωσε αναφορικά με την ελεγχόμενη συγκέντρωση μόνο την εξαγορά στις 30.12.1998 του 70% του μ.κ. της εταιρείας ΣΕΡΕΣ Α.Ε. «που δραστηριοποιείτο στην πρακτόρευση πλοίων την οποία και είχε γνωστοποιήσει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 4α στις 29.1.1999». Ισχυρίστηκε δε στη συνέχεια ότι «επακολούθησε» της εν λόγω εξαγοράς (και όχι «προηγήθηκε» ως πράγματι έγινε), μεταξύ άλλων, η «αλλαγή του σκοπού της από πρακτόρευση πλοίων σε δραστηριότητα αμιγώς ναυτιλιακή», παραλείποντας, όμως, οποιαδήποτε αναφορά στη μετέπειτα δραστηριοποίηση της εν λόγω εταιρείας στο νέο της αντικείμενο με τις αθρόες εξαγορές πλοίων μεταξύ των οποίων και των εξεταζομένων στην παρούσα υπόθεση. iii) Η Γραμματεία της Ε.Α. κρίνοντας την απάντηση της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. ως ελλιπή, ζήτησε πρόσθετα στοιχεία, τόσο από την αγοράστρια ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., όσο και από την εξαγορασθείσα εταιρεία MFD. Στη με αρ. 706/27.3.2000 επιστολή της Γραμματείας της ΕΑ προς τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και στο ερώτημα σχετικά με τα συγκεκριμένα προϊόντα ή/και υπηρεσίες που αφορά η παραπάνω γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση και τη γεωγραφική περιοχή στην οποία αυτά διετίθεντο ή προσφέροντο, η εταιρεία απάντησε και πάλι (10.4.2000 επιστολή της) ότι «οι δραστηριότητες της εταιρείας ΣΕΡΕΣ Α.Ε. που απέκτησε (και επομένως τα προϊόντα/υπηρεσίες στα οποία αυτή αφορά) αναφέρονται στην γνωστοποίηση που κατέθεσαν στις 29.1.1999», ενώ όσον αφορά στα μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών στη γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση εταιρειών, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. απάντησε ότι «δεν υπήρχαν επαρκή στοιχεία για τον υπολογισμό τους», ενώ ως προς τους κύριους τομείς της δικής της δραστηριότητας (ήτοι την εκμετάλλευση πλοίων για τη μεταφορά προσώπων και πραγμάτων σε λιμένες εσωτερικού και εξωτερικού, όπως τους είχε περιγράψει στη γνωστοποίηση) επισύναψε σχετικό πίνακα,

στον οποίο αναφέρεται ότι στις γραμμές Ηρακλείου - Πειραιά - Θεσσαλονίκης, ανά επιβάτες Ι.Χ. και Φ/Γ, η εταιρεία, το 1997 κατείχε μερίδιο 79%, 76% και 59% ανά κατηγορία διακίνησης, αντίστοιχα, στην πρώτη και 88%, 90% και 80% αντίστοιχα στη δεύτερη. Στη δε με α.π. ΕΑ 1724/4.9.2000 επιστολή της προς την Ε.Α. η MFD υποδεικνύει να τεθεί η ανωτέρω γνωστοποίηση στο αρχείο: «Τέλος, θα θέλαμε να σας επισημάνουμε ότι μετά την τροποποίηση του Ν.703/77 με το νόμο 2837/3.8.2000 η ήδη πραγματοποιηθείσα από 29/1/1999 στην υπηρεσία σας γνωστοποίηση συγκέντρωσης επιχειρήσεων του άρθρου 4α του Ν.703/77, όπως τότε ίσχυε, κατά την ανωτέρω ημερομηνία της γνωστοποίησης, πρέπει να τεθεί στο Αρχείο, λόγω κατάργησης του εν λόγω άρθρου του σχετικού νόμου». iv) Τέλος, στην παραπάνω γνωστοποίηση, δεν γινόταν αναφορά και στην προγενέστερη (της ημερομηνίας γνωστοποίησης) απόφαση της Έκτακτης Γ.Σ. της 20.1.1999 των νέων μετόχων της ΣΕΡΕΣ Α.Ε./MFD (ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και PROSPERINVEST) σχετικά με τη μετονομασία της εξαγοραζόμενης σε «ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (MFD), σε εκτέλεση των συμφωνηθέντων στο από 3.12.1998 Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας.

στ. Για να υπογραμμίσει την «εύλογη» αμφιβολία της και την «καλή πίστη» της σχετικά με τις απορρέουσες από το Ν.703/77 υποχρεώσεις της, η ελεγχόμενη εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε, επικαλείται την από 1.3.1999 Γνωμοδότηση του Κ. Ηλιόπουλου (Δ. Ν.- Δικηγόρου), μέλους της Ε. Α., επί του θέματος «κατά πόσον οι επιχειρηματικές συμφωνίες και νομικές πράξεις σε σχέση με την εταιρεία «ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ Α.Ν.Ε.» (πρώην «ΣΕΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ν.Ε.» και ήδη «ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε.») είναι σύμφωνες με την Ελληνική νομοθεσία περί ανταγωνισμού (νόμος 703/77, όπως ισχύει)» σε περίπτωση δε που διαπιστωθούν σημεία τριβής να υποδείξει λύσεις (ΕΑ 171/ΙΙΙ/2000). Η εν λόγω γνωμοδότηση, όμως, αποδεικνύει ακριβώς τα αντίθετα από αυτά που η ελεγχόμενη εταιρεία υποστηρίζει ότι αποδεικνύει. Εάν υποτεθεί ότι η ελεγχόμενη εταιρεία όντως αμφέβαλε για τις απορρέουσες από το Ν.703/77 υποχρεώσεις της, θα μπορούσε, κατ' αρχήν, να ζητήσει και μάλιστα αδαπάνως, τη γνώμη των υπηρεσιακών παραγόντων της Γραμματείας της Ε.Α., αλλά και αυτού του Προέδρου της, πρακτική, άλλωστε, συνήθης και καθημερινή των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η γνωμοδότηση ενός εγκύρου νομικού, έστω και μέλους της Επιτροπής, δεν παύει σε κάθε περίπτωση να εκφράζει μία προσωπική γνώμη. Αλλά εν προκειμένω και ο ίδιος ο γνωμοδοτών, ναι μεν υιοθετεί την άποψη ότι οι εξαγορές πλοίων με τις άδειες σκοπιμότητας δεν αποτελούν συγκέντρωση, η άποψη αυτή, όμως, διατυπώνεται όχι με κατηγορηματικότητα, αλλά με την δέουσα επιστημονική επιφύλαξη («...ορθότερη μεν, φαίνεται η άποψη ότι δεν πρόκειται περί συγκεντρώσεως...»), ενώ τονίζει περαιτέρω ότι μπορεί να υποστηριχθεί και η αντίθετη άποψη («ενδεχομένως να μπορούν να προβληθούν, βεβαίως, επιχειρήματα και υπέρ της αντιθέτου απόψεως...»), οπότε στην περίπτωση αυτή πρέπει να τηρηθεί ο Ν.703/77 («εάν παρ' όλα αυτά υιοθετηθεί η άποψη περί συγκεντρώσεως, τότε υπάρχει υποχρέωση γνωστοποίησης κατ' άρθρο 4α (30 ημέρες μετά την υλοποίηση), ή 4β (10 ημέρες μετά τη σύναψη της συμφωνίας), αλλά χωρίς πραγματοποίηση της συγκέντρωσης»). Η εύλογη επιφυλακτικότητα αυτής της γνωμοδότησης επί του πραγματευομένου θέματος, θα επέβαλε σε κάθε καλόπιστο ενδιαφερόμενο να προσφύγει στη γνώμη των ανωτέρω παραγόντων της Ε.Α., το γεγονός δε ότι δεν έπραξε αυτό η ελεγχόμενη εταιρεία, επιβεβαιώνει την πρόθεσή της να μην τηρήσει τις νόμιμες εκ του Ν.703/77 υποχρεώσεις της. Αλλωστε, ούτε η εν λόγω γνωμοδότηση υποστηρίζει ότι η ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΑΝΕ δεν είχαν υποχρέωση γνωστοποίησης κατ' αρθρο 4β, αφού ρητά εξαιρεί τη Γραμμή Βόλου/Θεσσαλονίκης-Β.Σποράδων, στην οποία εκτιμά ότι το μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων υπερβαίνει το 25% (σελ. 16).

ζ. Συνεπώς, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. υπαιτίως δεν προέβη σε γνωστοποίηση της κρινόμενης συγκέντρωσης και ο βαθμός υπαιτιότητάς της είναι μεγάλος, καθώς όχι μόνον προσπάθησε να αποκρύψει τη συγκέντρωση, αλλά, κατά τη διάρκεια της έρευνας της Γραμματείας της Ε.Α. κωλυσιεργούσε, ενεργούσε παραπλανητικά και απέκρυπτε στοιχεία.

4.α. Ομοίως και όσον αφορά τις επακολουθήσασες κατά τα ανωτέρω 20 συγκεντρώσεις, υπόχρεη προς γνωστοποίηση της κάθε συγκέντρωσης εντός 10 εργασίμων ημερών από της υπογραφής του σχετικού Μνημονίου Συμφωνίας, ήταν κατ' αρχήν η εξαγοράζουσα και αποκτώσα τον άμεσο έλεγχο της κάθε συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας εταιρεία MFD. Η εν λόγω εταιρεία, παρά το γεγονός ότι είχε εκ του νόμου υποχρέωση, δεν προέβη σε προηγούμενη γνωστοποίηση των συγκεντρώσεων αυτών. Η δε παράλειψη γνωστοποίησης των παραπάνω συγκεντρώσεων, σύμφωνα με όσα ήδη εκτέθηκαν, δεν μπορεί να αποδοθεί σε λάθος εκτίμηση του πεδίου εφαρμογής του Ν.703/77 και ειδικότερα των διατάξεων που αναφέρονται στις συγκεντρώσεις επιχειρήσεων και προφανώς οφείλεται σε σαφή υπαιτιότητα αυτής.

β. Η αρχική συγκέντρωση που συμφωνήθηκε στις 3/12/98 και οι 20 που ακολούθησαν αποτελούν «μέρος» ενός ευρύτερου σχεδίου της εταιρείας ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., που αποσκοπούσε στην ισχυροποίησή της και στην απόκτηση δεσπόζουσας θέσης (ως ομίλου) στον ευρύτερο χώρο της ακτοπλοΐας η υλοποίηση του οποίου άρχισε με την εξαγορά των πλοίων της Κοινοπραξίας Υδροπτερύγων και την ίδρυση της MFD και συνεχίσθηκε με την εξαγορά των προαναφερθέντων πλοίων και αδειών σκοπιμότητας. Για την υλοποίηση του στόχου αυτού χρησιμοποιήθηκε η MFD ως «όχημα» προκειμένου να καμφθούν τυχόν αντιδράσεις μικρών (από πλευράς αριθμού πλοίων) ανταγωνιστών (οι οποίοι, όμως, ενωμένοι σε κοινοπραξίες, κατείχαν συνολικά υψηλά μερίδια στις περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου) και να συλλεχθούν τα πλοία και οι άδειες σκοπιμότητας που κατείχαν με δέλεαρ τη συμμετοχή τους (με πολύ χαμηλά μερίδια) στο μετοχικό κεφάλαιο μίας και μόνο, πολύ ισχυρής, εταιρείας (MFD).

Γ.1 Οι ελεγχόμενες επιχειρήσεις προβάλλουν τον ισχυρισμό ότι η Εισήγηση της Γραμματείας είναι απαράδεκτη (άκυρη) και δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη από την Επιτροπή, διότι αφενός περιέχει πρόταση επιβολής συγκεκριμένου προστίμου, χωρίς τούτο να προβλέπεται από σχετική διάταξη νόμου, αφετέρου προσβάλλει καταφανώς το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της προηγούμενης ακρόασης (αρθρ. 20, παρ. 2 του Συντ.), δεδομένου ότι η Γραμματεία δεν άκουσε σχετικά τους ενδιαφερόμενους πριν υποβάλει την πρότασή της. Ακόμη, ότι η πρόταση αυ-

τή επιβολής του συγκεκριμένου προστίμου προδικάζει την απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

2α. Κατά το άρθρο 20 του Συντάγματος του 1975 «καθένας έχει δικαίωμα στην παροχή έννομης προστασίας από τα δικαστήρια και μπορεί να αναπτύξει σ' αυτά τις απόψεις του για τα δικαιώματα ή συμφέροντά του, όπως ο νόμος ορίζει (παρ.1). Το δικαίωμα της προηγουμένης ακρόασης του ενδιαφερομένου ισχύει για κάθε διοικητική ενέργεια ή μέτρο που λαμβάνεται σε βάρος των δικαιωμάτων ή συμφερόντων του (παρ. 2)». Με τις διατάξεις του ως άνω άρθρου του Συντάγματος θεσπίστηκαν ρητά, για πρώτη φορά σε συνταγματικό κείμενο της χώρας, δύο βασικά ατομικά δικαιώματα, που συνίστανται στη δυνατότητα κάθε πολίτη, αφενός μεν να ζητήσει την παροχή έννομης δικαστικής προστασίας και αφετέρου να αναπτύξει τις απόψεις του για τα δικαιώματα ή γενικότερα τα (έννομα) συμφέροντά του στο δικαστήριο ή στα αρμόδια όργανα της Διοίκησης, πριν από την έκδοση της οικείας δικαστικής απόφασης ή διοικητικής πράξης ή της λήψης διοικητικού μέτρου σε βάρος των δικαιωμάτων ή συμφερόντων του.

β. Ειδικότερα, το δικαίωμα της προηγούμενης διοικητικής ακρόασης των ενδιαφερομένων, που προβλέπεται από την παράγραφο 2 του ως άνω άρθρου του Συντάγματος, αποτελεί επέκταση του δικονομικού αξιώματος-που πάγια επικρατεί-»μηδένα δικάζειν ανήκουστον» και επί της διοικητικής διαδικασίας, η οποία θεσπίζεται ως ουσιώδης τύπος (διαμορφούμενου και σε «μηδένα βλάπτειν ανήκουστον»), αφορά δε αποκλειστικά τις ατομικές διοικητικές πράξεις, οι οποίες εκδίδονται αυτεπάγγελτα και περιέχουν ρύθμιση, η οποία συνδέεται με την υποκειμενική συμπεριφορά του ενδιαφερόμενου και επιφέρει θετική βλάβη στα δικαιώματα ή (έννομα) συμφέροντά του και όχι όταν η κρίση του διοικητικού οργάνου για τη συνδρομή των νομίμων προϋποθέσεων έκδοσης της (δυσμενούς) διοικητικής πράξης (βάσει δέσμιας αρμοδιότητας), στηρίζεται σε αντικειμενικά δεδομένα (ΣτΕ 2594/77, 796/83, 4139/88, 259/93, 1713/94). Κατά τη νομολογία του ΣτΕ, η οποία έχει οριοθετήσει το πεδίο εφαρμογής της γενικής διάταξης του άρθρου 20 παρ. 2 του Συντάγματος, δεν επιβάλλεται η προηγούμενη ακρόαση του ενδιαφερομένου, μεταξύ άλλων περιπτώσεων και: α) όταν πρόκειται για προπαρασκευαστικές πράξεις των ατομικών διοικητικών πράξεων (ΣτΕ 2667/82 Επ. Σπηλιωτόπουλου Εγχ. Διοικ. Δικ. Εκδ. 2001 παρ.159 σημ.16), β) όταν πρόκειται για την έκδοση κανονιστικής πράξης, εφόσον αυτό προβλέπεται ρητά, γ) όταν η δυσμενής διοικητική πράξη εκδίδεται ύστερα από αίτηση του διοικούμενου, εκτός αν η ακρόαση αυτού προβλέπεται ρητά από τις σχετικές διατάξεις ή συνάγεται από αυτές (ΣτΕ 4743/77, 4519/88), δ) όταν ο διοικούμενος αναπτύξει τις απόψεις του με υπόμνημα (ΣτΕ 1226/75, 2383/76) κλπ.

γ. Εξάλλου, το άρθρο 17 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού ο οποίος εκδόθηκε κατά το άρθρο 8 παρ.10 του Ν.703/77, ορίζει στην παρ. 2 ότι η συζήτηση κάθε υπόθεσης αρχίζει με την εκφώνησή της, στην παρ. 3 εδ. α? και β? ότι μετά την εκφώνηση το λόγο λαμβάνει ο Γενικός Εισηγητής, ο οποίος επικουρούμενος από τους εισηγητές της υπόθεσης, αναπτύσσει συνοπτικά την εισήγησή του. Η εισήγηση περιλαμβάνει έκθεση των πραγματικών περιστατικών της υπόθεσης, νομική εκτίμηση και προτάσεις και στην παρ. 4 ορίζεται ότι μετά την κατά την παρ. 3 εισήγηση τα μέρη λαμβάνουν το λόγο με τη σειρά που ορίζει ο πρόεδρος. Το μέρος, κατά του οποίου κινήθηκε η ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού διαδικασία, δικαιούται να λάβει τελευταίο το λόγο. Από τις παραπάνω διατάξεις προκύπτει ότι η Εισήγηση (πρόταση) της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία είναι αποτέλεσμα προηγούμενης έρευνας αυτής και συλλογής στοιχείων (βλ. αρθρ.16 Κανονισμού, 25 επ. Ν.703/77), για να κριθεί κατά πόσο η αιτούμενη πράξη ή η αποδιδόμενη στα ενδιαφερόμενα μέρη παράβαση του Ν.703/77 είναι παράνομη ή όχι, περιλαμβάνει ως περιεχόμενο αυτής: α) έκθεση των πραγματικών περιστατικών, τα οποία προέκυψαν από την έρευνα της Γραμματείας και την προσκόμιση από τα ενδιαφερόμενα μέρη στοιχείων βάσει των οποίων η Επιτροπή Ανταγωνισμού εκδίδει την έχουσα χαρακτήρα ατομικής διοικητικής πράξης απόφασή της, με την οποία κρίνει αν η πράξη ή η φερόμενη παράβαση είναι σύμφωνη ή όχι με τις διατάξεις του Ν.703/77, β) νομική εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, που προέκυψαν από τη διερεύνηση της υπόθεσης, υπό την έννοια του κατά πόσον αυτά (πραγματικά περιστατικά) θεμελιώνονται στις διατάξεις του νόμου και γ) προτάσεις. Αυτές (προτάσεις θετικές ή αρνητικές) αναφέρονται στη, μετ' εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, ουσιαστική βασιμότητα ή όχι της πράξης ή παράβασης, καθώς και στην επιβολή ή όχι των προβλεπόμενων από το νόμο προστίμων και λοιπών κυρώσεων σε βάρος των παραβατών. Κατά το (προπαρασκευαστικό) στάδιο της διερεύνησης από τη Γραμματεία της υπόθεσης για τη συλλογή των στοιχείων και μέχρι την εισαγωγή της υπόθεσης στην Επιτροπή για συζήτηση και εκδίκαση αυτής, δεν ανακύπτει υποχρέωση της Γραμματείας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, προηγούμενης ακρόασης των ενδιαφερομένων μερών. Και τούτο, διότι, η Εισήγηση (πρόταση) της Γραμματείας έχει χαρακτήρα προπαρασκευαστικό-συμβουλευτικό και μη δεσμευτικό για την Επιτροπή, όσον αφορά την έκδοση της απόφασής της. Ως πρόταση απλή και μη δεσμευτική και προβλεπόμενη, πριν από την ενέργεια του οργάνου (Επιτροπής Ανταγωνισμού), που έχει αποφασιστική αρμοδιότητα για την έκδοση της σχετικής διοικητικής πράξης (απόφασης), η Εισήγηση της Γραμματείας δεν είναι εκτελεστή διοικητική ενέργεια ή διοικητικό μέτρο, επιβαρυντικό για τα δικαιώματα ή συμφέροντα των ενδιαφερομένων, υπό την έννοια της θετικής βλάβης αυτών, η οποία (θετική βλάβη) επέρχεται μόνο με την έκδοση της δυσμενούς διοικητικής πράξης, δηλαδή της απόφασης της Επιτροπής επί της δικαζόμενης, στη συνέχεια, υπόθεσης, κατά τη συζήτηση της οποίας, τα μεν ενδιαφερόμενα μέρη, καλούμενα στη συζήτηση (βλ. άρθρο 10 παρ. 2, 3 και 4 Κανονισμού), έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν προφορικά και γραπτά (με υπομνήματα) τις απόψεις τους και να αποδείξουν τους ισχυρισμούς τους με τα επιτρεπόμενα αποδεικτικά μέσα, η δε Επιτροπή Ανταγωνισμού να κρίνει, ως έχουσα πλήρη δικαιοδοσία και αποφασιστική αρμοδιότητα, για όλα τα ζητήματα, ουσιαστικά και νομικά, που ανακύπτουν αναφορικά με τη δικαζόμενη συγκεκριμένη υπόθεση και να διαμορφώσει την κρίση της βάσει των αντικειμενικών στοιχείων του φακέλου. Δύναται, μάλιστα, η Επιτροπή, εκτιμώντας και αξιολογώντας τα συλλεγέντα από τη Γραμματεία ίδια αποδεικτικά στοιχεία να καταλήξει σε διαφορετικό αποτέλεσμα (συμπέρασμα) από εκείνο που εισηγείται-προτείνει η Γραμματεία και όσον αφορά, ειδικότερα, το προτεινόμενο απ' αυτή πρόστιμο να μην επι-

βάλει τούτο ή να επιβάλει μικρότερο η μεγαλύτερο. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας και κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους δεσμεύονται μόνο από το νόμο και τη συνείδησή τους (άρθρο 1 Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού) και η Εισήγηση της Γραμματείας δεν δύναται να επηρεάσει την κρίση τους και συνακόλουθα την απόφαση της Επιτροπής, ως συλλογικού και ανεξάρτητου οργάνου.

Γίνεται, εξάλλου, δεκτόν, ότι, όταν για την έκδοση μιας διοικητικής πράξης (όπως είναι η απόφαση της Επιτροπής) από το όργανο που έχει αποφασιστική αρμοδιότητα για την έκδοση αυτής, απαιτείται προηγούμενη απλή πρόταση (εισήγηση) και η πρόταση αποφαίνεται για θέμα που δεν ανήκει στην αρμοδιότητα του οργάνου που προτείνει, τούτο δεν επηρεάζει τη νομιμότητα της πράξης του οργάνου που αποφασίζει (πρβλ. ΣτΕ 4940/95, Ε. Σπηλιωτόπουλου Εγχ. Διοικ. Δικ. παρ.135 σημ. 9). Συνεπώς, ο προβαλλόμενος ως άνω ισχυρισμός των ελεγχομένων εταιρειών περί απαραδέκτου της εισήγησης και ακυρότητάς της ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού διαδικασίας κρίνεται απορριπτέος ως αβάσιμος.

Δ.1. Το προβλεπόμενο από το νόμο πρόστιμο λόγω της μη γνωστοποίησης της επίδικης (αρχικής από 3.12.1998) συγκέντρωσης θα μπορούσε να υπολογισθεί στα αποτελέσματα δύο διαφορετικών οικονομικών χρήσεων, αφού η μεν συμφωνία για την ελεγχόμενη συγκέντρωση συνήφθη το 1998 (3.12.98), η ίδια η συγκέντρωση πραγματοποιήθηκε το 1999 (2.3.99), ενώ η Επιτροπή καλείται να αποφασίσει το έτος 2001. Η σχετική διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 4στ του Ν.703/77 δεν διακρίνει επί του θέματος αυτού. Εάν θεωρηθεί ότι ο προσδιορισμός του κύκλου εργασιών στο άρθρο 4στ έχει ως στόχο τη μέτρηση των οικονομικών πόρων και των δραστηριοτήτων που συνδυάζονται σε μία συγκέντρωση, προκειμένου να εξακριβωθεί, αν μία συγκέντρωση εμπίπτει στις διατάξεις περί προληπτικού ελέγχου συγκεντρώσεων, ο εθνικός κύκλος εργασιών επί του οποίου θα υπολογισθεί το πρόστιμο θα μπορούσε να είναι αυτός της χρήσης 1997. Δεδομένου, όμως, ότι κατά τον καθορισμό του ύψους των προβλεπομένων από το νόμο προστίμων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη: α) η φύση και η σοβαρότητα της παράβασης, καθώς επίσης και το οικονομικό όφελος που έχουν ενδεχομένως αποκομίσει οι εταιρείες/παραβάτες και το οποίο «απεικονίζεται» στους ισολογισμούς και τα αποτελέσματα χρήσης τους τα επόμενα έτη, β) η πραγματική ικανότητα των εταιρειών να επωμισθούν το βάρος του προστίμου, δεδομένου ότι ο σκοπός της επιβολής του είναι ο παραδειγματισμός και η αποτροπή νέας παράβασης, το πρόστιμο πρέπει να επιβληθεί στην υπόχρεη προς γνωστοποίηση εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. και να υπολογισθεί επί του συνολικού κύκλου εργασιών της προηγούμενης της συζήτησης της κρινόμενης υπόθεσης λογιστικής χρήσης έτους 2000, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4στ. (βλ. και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 98/C 66/04 σχετικά με την έννοια του κύκλου εργασιών σύμφωνα με τον κανονισμό 4064/89).

2. Συνεκτιμώντας α) την φύση και τη σοβαρότητα της παράβασης, β) το μέγεθος και τη σημασία της (σχετικής/γεωγραφικής) αγοράς που αφορά η παράβαση, γ) την σαφώς εκδηλωθείσα πρόθεση της ελεγχόμενης εταιρείας να αποφύγει την υποχρέωσή της να γνωστοποιήσει την συμφωνηθείσα συγκέντρωση και την προσπάθειά της να παραπλανήσει τη Γραμματεία της Ε.Α. κατά τον διενεργηθέντα έλεγχο, δ) το οικονομικό όφελος, πραγματοποιηθέν (αλλά και προσδοκώμενο), που είχε (ή θα έχει) ελεγχόμενη εταιρεία από την μη γνωστοποίηση (σε συνδυασμό με την παράνομη πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, ε) την οικονομική της κατάσταση, στ) το γεγονός ότι η αγορά της ακτοπλοΐας είναι κρατικά ελεγχόμενη (cabotage, άδειες σκοπιμότητας κλπ.), ζ) το γεγονός ότι δεν έχει κατηγορηθεί στο παρελθόν για παρόμοια παράβαση του Ν.703/77, η Επιτροπή θεωρεί ότι για τη μη γνωστοποίηση της συγκέντρωσης που συμφωνήθηκε από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε και τις 5 πλοιοκτήτριες εταιρείες συμφερόντων Π. Λιβανού με το από 3.12.1998 Μνημόνιο Πλαίσιο Συμφωνίας πρέπει να πρόστιμο ύψους ενός και ημίσεως εκατομμυρίου (1.500.000) Ευρώ, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 1,37% του εθνικού κύκλου εργασιών του ομίλου της υπόχρεης σε γνωστοποίηση εταιρείας ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., που πραγματοποιήθηκε κατά τη χρήση του έτους 2000 στην εθνική αγορά, ήτοι 109.159.163 Ευρώ, το οποίο είναι κατώτερο του ανωτάτου (7%) που προβλέπει ο νόμος.

3. Η ελεγχόμενη συγκέντρωση υλοποιήθηκε σε δύο στάδια: α) με την εξαγορά από τη ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. του 70% του μ.κ. της ΣΕΡΕΣ Α.Ε., τη μετονομασία της σε MFD και την αλλαγή του καταστατικού σκοπού της σε παροχή θαλασσίων μεταφορών και στη συνέχεια, β) με την εξαγορά από την νέα εταιρεία (το «νέο επιχειρηματικό φορέα», για τον οποίο έκανε λόγο το από 3.12.98 Μνημόνιο Πλαισίου Συμφωνίας) των 31 Ε/Γ πλοίων με τις άδειες σκοπιμότητας και ενός πλωτού γερανού των 5 εταιρειών ΣΕΡΕΣ της Κοινοπραξίας και των 2 Ε/Γ -Ο/Γ πλοίων της MLHF, θυγατρικής της ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. Η υπό εξέταση συγκέντρωση ολοκληρώθηκε και τυπικά στις 2.3.1999, οπότε καταχωρήθηκαν στα οικεία Νηολόγια οι πράξεις μεταβίβασης των πλοίων (τα πωλητήρια έγγραφα - Bills of Sale). Η συγκέντρωση πραγματοποιήθηκε με πρόθεση, κατά υπαίτια παράβαση της διάταξης της παρ.1 του 4ε του Ν.703/77, όπως ισχύει, σύμφωνα και με τα αναφερόμενα στην αμέσως προηγούμενη παράγραφο και για τον λόγο αυτό και με το ανωτέρω σκεπτικό στην υπόχρεη προς γνωστοποίηση εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. πρέπει να επιβληθεί πρόστιμο τριών εκατομμυρίων (3.000.000) Ευρώ που αντιστοιχεί σε ποσοστό 2,75% του εθνικού κύκλου εργασιών του ομίλου της υπόχρεης προς γνωστοποίηση εταιρείας ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., που πραγματοποιήθηκε κατά τη χρήση του έτους 2000, ήτοι 109.159.163 Ευρώ, το οποίο είναι κατώτερο του ανωτάτου (15%) που προβλέπει ο νόμος.

Ε.1. Ως προς τις πραγματοποιηθείσες 20 συγκεντρώσεις στις οποίες προχώρησε η MFD χωρίς προηγούμενη γνωστοποίηση, τα προβλεπόμενα από το νόμο 703/77 όπως ισχύει πρόστιμα για τη μη γνωστοποίηση των συγκεντρώσεων (άρθρο 4β παρ. 4) και την πραγματοποίηση αυτών πριν την έκδοση απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (άρθρο 4ε παρ.1), για τους ίδιους λόγους που ανωτέρω εκτέθηκαν σχετικά με την αρχική από 3.12.98 συγκέντρωση, θα πρέπει να επιβληθούν στην υπόχρεη προς γνωστοποίηση εταιρεία MFD, και να υπολογισθούν επί του συνολικού κύκλου εργασιών της προηγούμενης της συζήτησης της κρινόμενης υπόθεσης λογιστικής χρήσης έτους 2000, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4στ.

2. Ως προς το ύψος των προστίμων που, σύμφωνα με τα

άρθρα 4β παρ. 4 και 4ε παρ.1 εδ. γ του Ν.703/77, όπως ισχύει, πρέπει να επιβληθούν στην υπόχρεη προς γνωστοποίηση των είκοσι (20) συγκεντρώσεων εταιρεία MFD που απέκτησε τις εξαγορασθείσες επιχειρηματικές δραστηριότητες, για παράβαση των άρθρων 4β παρ.1, 2, 3, και 4ε παρ.1 εδφ. α΄ και β΄, κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω αναπτυσσομένων σκέψεων υπό στοιχεία Γ α β και Δ2 που ισχύουν και στις υπό κρίση συγκεντρώσεις, συνεκτιμώντας δε και το γεγονός ότι η φάση αυτή του επιχειρηματικού σχεδίου της διασφάλισης κυριαρχίας στην ελληνική ακτοπλοΐα στηρίζεται στην αρχική από 3.12.1998 Συμφωνία, η οποία έθεσε και το πλαίσιο του όλου σχεδίου, αυτά πρέπει να ορισθούν, για μεν την παράβαση της υποχρέωσης προς γνωστοποίηση σε τριάντα χιλιάδες (30.000) Ευρώ για κάθε μία από τις είκοσι (20) συγκεντρώσεις, για δε την παράβαση της πρόωρης πραγματοποίησης της συγκέντρωσης σε εξήντα χιλιάδες (60.000) Ευρώ για κάθε μία από τις είκοσι (20) συγκεντρώσεις, ήτοι συνολικά για τις παραβάσεις του άρθρου 4β παρ. 4 σε εξακόσιες χιλιάδες (600.000) Ευρώ και σε ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες (1.200.000) Ευρώ για τις παραβάσεις του άρθρου 4ε παρ. 1, ποσά που αντιστοιχούν σε ποσοστά επί του κύκλου εργασιών του έτους 2000 (128.655.255 Ευρώ) 0,47% και 0,93% αντιστοίχως, ήτοι κατώτερα των υπό του νόμου προβλεπομένων ανωτάτων (7% και 15% αντιστοίχως για τις ανωτέρω παραβάσεις) και τα οποία (ποσά) είναι ανάλογα, ενόψει των όσων εκτέθηκαν, τόσο προς το εξυπηρετούμενο δημόσιο συμφέρον, όσο και προς το προστατευόμενο ιδιωτικό συμφέρον (αρχή αναλογικότητας).

ΣΤ 1. (i). Κατά το άρθρο 4 γ παρ.1 Ν.703/77, όπως ισχύει, με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων που υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση και η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων τμήμα της και ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης. Κατά δε την παρ. 2 του ίδιου άρθρου, για την εκτίμηση της δυνατότητας μίας συγκέντρωσης να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό υπό την έννοια της παρ.1 αυτού, λαμβάνονται υπόψη ιδιαίτερα η διάρθρωση όλων των σχετικών αγορών, ο πραγματικός ή δυνητικός ανταγωνισμός εκ μέρους επιχειρήσεων εγκατεστημένων εντός ή εκτός Ελλάδας, η ύπαρξη νομικών ή πραγματικών εμποδίων εισόδου στην αγορά, η θέση των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων στην αγορά και η χρηματοδοτική και οικονομική δύναμή τους, οι δυνατότητες επιλογής των προμηθευτών και των χρηστών από τις επιχειρήσεις και από άλλες ανταγωνιστικές ή δυνητικά ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, η πρόσβασή τους στις πηγές εφοδιασμού ή στις αγορές διάθεσης των προϊόντων, η εξέλιξη της προσφοράς και της ζήτησης των οικείων αγαθών και υπηρεσιών, τα συμφέροντα των ενδιαμέσων και τελικών καταναλωτών και η συμβολή στην εξέλιξη της τεχνικής και οικονομικής προόδου, υπό τον όρο ότι η εξέλιξη αυτή είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών και δεν αποτελεί εμπόδιο στον ανταγωνισμό. (ii) Περαιτέρω, κατά την παρ. 6 του άρθρου 4 δ του Ν.703/77, όπως ισχύει, εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, μία συγκέντρωση επιχειρήσεων έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά προϊόντος και στο σύνολο της σχετικής αγοράς ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή υπηρεσιών τμήμα, ιδιαίτερα δε με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, τότε μπορεί να διατάξει τη λήψη μέτρων, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 4ε παρ. 4 του νόμου, μεταξύ των οποίων και το διαχωρισμό των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση ή περιουσιακών στοιχείων αυτής, σε περίπτωση που αυτή έχει ήδη πραγματοποιηθεί, κατά παράβαση των διατάξεων ή αποφάσεων που απαγορεύουν την πραγματοποίησή της.

2. Ως προς τα κριτήρια που θέτει το άρθρο 4 γ παρ. 2 του Ν.703/77, όπως ισχύει, για την εκτίμηση της δυνατότητας των υπό κρίση συγκεντρώσεων να περιορίσουν σημαντικά τον ανταγωνισμό, παρατηρούνται τα εξής:

α. Με την υλοποίηση της αρχικής από 3/12/98 συγκέντρωσης, δεν επήλθε, άθροιση μεριδίων στις επιμέρους σχετικές αγορές που αυτή αφορά, καθώς τα εμπλεκόμενα στη συγκέντρωση μέρη δεν δραστηριοποιούντο στις ίδιες δρομολογιακές γραμμές. Ειδικότερα, (α) η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε. δραστηριοποιείτο (με σημαντικά μερίδια αγοράς) σε διαφορετικές δρομολογιακές γραμμές από αυτές που δραστηριοποιούντο οι 5 πωλήτριες εταιρείες και (β) η θυγατρική αυτής MLHF, κατείχε δύο (2) μόνο πλοία (τα οποία και μεταβιβάσθηκαν στην MFD), που εκτελούσαν δρομολόγια στις γραμμές Πειραιά - Αν. Κυκλάδων, όπου η παρουσία των πλοίων της κοινοπραξίας δεν ήταν ισχυρή. Όμως, η ΜΙΝΩΪΚΕΣ Α.Ν.Ε., μέσω της νεοαποκτηθείσας θυγατρικής της MFD, η οποία εξαγόρασε τα πλοία των 5 πωλητριών εταιρειών, απέκτησε μερίδιο 100% στις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με ταχύπλοα α) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων Αργοσαρωνικού, πλην Αίγινας και Αγκιστριού, β) μεταξύ Βόλου (ή Αγ. Κωνσταντίνου ή Κύμης) και των λιμένων Β. Σποράδων, γ) μεταξύ Πειραιά (ή Μαρίνας Ζέας) και των λιμένων των Δυτικών Κυκλάδων.

β. Με την εν συνεχεία υλοποίηση των 20 συγκεντρώσεων, η MFD:

(i) Στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία στις γραμμές Πειραιά - Λιμένων Αργοσαρωνικού και Αν. Πελοποννήσου, στην οποία δεν δραστηριοποιείτο προηγουμένως με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία, με την αγορά των 14 Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων (υπ αριθμ. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 και 20 συγκεντρώσεις), απέκτησε μερίδιο 100%, με εξαίρεση τη γραμμή Πειραιάς-Αίγινα/-Αγκίστρι. Με τον τρόπο αυτό, και κατέχοντας ήδη μερίδιο 100% στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με ταχύπλοα στις γραμμές Αργοσαρωνικού (πλην της γραμμής Πειραιά - Αίγινας/- Αγκιστριού) απέκτησε ηγετική (σχεδόν μονοπωλιακή) θέση στις θαλάσσιες μεταφορές στην περιοχή.

(ii) Στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία στις γραμμές Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου/Κύμης - Β. Σποράδων - Θεσσαλονίκης, μετά την εξαγορά των τριών (3) Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και των δύο (2) αδειών σκοπιμότητας (υπ' αριθμ. 5 και 8 συγκεντρώσεις), απέκτησε ηγετική θέση αφού απέμεινε κατ' ουσίαν ένα (1) μόνο συμβατικό πλοίο ανταγωνιστικής εταιρείας (πλην της συνδεδεμένης με την MFD εταιρείας, G.A. FERRIES). Με τον τρόπο αυτό και κατέχοντας ήδη μερίδιο 100% στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με ταχύπλοα στις Βορ. Σποράδες, η MFD απέκτησε ηγετική θέση στις θαλάσσιες μεταφορές στην περιοχή.

(iii) Στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μετα-

φορών με ταχύπλοα και κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία στις γραμμές Πειραιά/Μαρίνας Ζέας/Ραφήνας - Κυκλάδων, με την εξαγορά και δρομολόγηση στις γραμμές αυτές τελικά 14 Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και 2 ταχύπλοων (υπ' αριθμ.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 και 8 συγκεντρώσεις) ισχυροποίησε τη θέση της. Εξ άλλου, ήδη με την πρώτη συγκέντρωση κατείχε το 100% της αγοράς ταχύπλοων μεταφορών της γραμμής Πειραιά - Δυτ. Κυκλάδων.

(iv) Στην ειδική γραμμή Πειραιά-Κυκλάδων-Ικαρίας-Σάμου, με την εξαγορά τεσσάρων (4) πλοίων, τις μεταδρομολογήσεις και τις έκτακτες δρομολογήσεις, τα μερίδια αγοράς της MFD ξεπέρασαν το 30% στους επιβάτες και το 40% στα οχήματα προς Σάμο και Ικαρία.

3. Παρ' όλα αυτά ενόψει της αρχής της αναλογικότητας, η οποία πρέπει να διέπει τα μέτρα που διατάσσονται για την αποκατάσταση της δομής της αγοράς, όταν αυτή έχει διαταραχθεί από συγκεντρώσεις, όπως οι εδώ κρινόμενες, η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν κρίνει απαραίτητη την λήψη μέτρων διαχωρισμού των ελεγχομένων επιχειρήσεων ή περιουσιακών στοιχείων τους (άρθρο 4ε παρ. 4 Ν.703/77), λαμβάνοντας υπόψη ότι το ΥΕΝ έχει ήδη αρχίσει να χορηγεί άδειες σκοπιμότητας σε ανταγωνιστές των ελεγχομένων, κυρίως όμως, ενόψει της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας, η οποία σύμφωνα με το Ν.2932/01 πρόκειται να πραγματοποιηθεί τον Νοέμβριο 2002. Με την απελευθέρωση της αγοράς της ακτοπλοΐας, η διασφάλιση της οποίας έχει ανατεθεί σε ανεξάρτητο φορέα, την Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ), αίρονται τα νομικά εμπόδια, τα οποία αποτελούσαν και τα σημαντικότερα εμπόδια εισόδου στην ακτοπλοΐα.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Α. Συνεκδικάζει τις υποθέσεις: 1) με αριθ. πρωτ. 1461/29.5.2001 Εισήγησης και θέμα: i) τη μη γνωστοποίηση και ii) την πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν.703/77, από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, συγκέντρωσης, που συμφωνήθηκε, αφενός από την άνω εταιρεία και αφετέρου από τις εταιρείες ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΓΡΑΜΜΑΙ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΚΟΜΗΤΕΣ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ Ν.Ε., ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ Ν.Ε., και ΣΕΡΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε. και της μεταξύ τους κοινοπραξίας με την επωνυμία ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ και 2) με αριθμ. πρωτ.1518/5.6.2001 Εισήγησης και θέμα: i) τη μη γνωστοποίηση και ii) την πραγματοποίηση, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4β παρ.1 και 4ε παρ.1 του Ν.703/77, από την ελεγχόμενη από την εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, εταιρεία ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (μετονομασθείσα ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε., από 5.7.2001), το χρονικό διάστημα 3.3.99 μέχρι 31.12.99, είκοσι (20) συγκεντρώσεων στον κλάδο της ακτοπλοΐας.

Β. Αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τον κύκλο εργασιών που πραγματοποιήθηκε κατά τη χρήση του έτους 2000:

1. Την επιβολή στην εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ προστίμων α) ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων (1.500.000) Ευρώ για την παράβαση του άρθρου 4β του Ν.703/77, όπως ισχύει και β) τριών εκατομμυρίων (3.000.000) Ευρώ για την παράβαση του άρθρου 4ε του αυτού νόμου, σχετικά με τη συμφωνηθείσα και υλοποιηθείσα συγκέντρωση που αναφέρεται στο σκεπτικό της παρούσας.

2. Την επιβολή στην εταιρεία ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (HFD) (πρώην ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ-MFD) προστίμων α) τριάντα χιλιάδων (30.000) Ευρώ για την παράβαση του άρθρου 4β του Ν.703/77, όπως ισχύει και για κάθε μία από τις είκοσι (20) συμφωνηθείσες και υλοποιηθείσες συγκεντρώσεις που αναφέρονται στο σκεπτικό της παρούσας και συνολικά για την αιτία αυτή εξακοσίων χιλιάδων (600.000) Ευρώ και β) εξήντα χιλιάδων (60.000) Ευρώ, για την παράβαση του άρθρου 4ε του αυτού νόμου και για κάθε μία από τις ανωτέρω είκοσι (20) συγκεντρώσεις και συνολικά για την αιτία αυτή, ενός εκατομμυρίου διακοσίων χιλιάδων (1.200.000) Ευρώ.

Η απόφαση εκδόθηκε την 14η Μαρτίου 2002.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ